



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III — खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 211]

No. 211]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अक्टूबर 26, 2007/कार्तिक 4, 1929

NEW DELHI, FRIDAY, OCTOBER 26, 2007/KARTIKA 4, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 17 अक्टूबर, 2007

सं. टीएएमपी/43/2006-एबीजीकेसीटीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कंडला पत्तन न्यास में बर्थ सं. 11 और 12 में एबीजी कंडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के प्रचालनों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इससे प्राप्त प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/43/2006-एबीजीकेसीटीएल

एबीजी कंडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एबीजीकेसीटीएल)

.....आवेदक

आदेश

(अक्टूबर, 2007 के 12वें दिन पारित किया गया)

यह मामला कंडला पत्तन न्यास में बर्थ सं. 11 और 12 में एबीजी कंडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के प्रचालनों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इससे प्राप्त दिनांक 6 सितंबर, 2006 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) ने लाइसेंस प्रदान करने की तारीख से 30 वर्ष की अवधि के लिए निर्माण-प्रचालन-हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर बर्थ सं. 11 और 12 का कंटेनर टर्मिनल के रूप में विकास, प्रचालन और रख-रखाव करने हेतु लाइसेंस प्रदान करने के लिए 14 अप्रैल, 2006 को एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड को एक आशय-पत्र जारी किया था। तदनुसार, कंपनी अधिनियम, 1956 के अधीन एबीजी कंडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एबीजीकेसीटीएल) नामक एक विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) निगमित किया गया था। केपीटी और एबीजीकेसीटीएल के बीच 23 जून, 2006 को एक लाइसेंस करार (एलए) पर हस्ताक्षर किए गए थे।

2.2. प्रस्ताव की मुख्य-मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :—

(क) लाइसेंस करार

- (i) इस परियोजना में 545 मीटर की कुल लंबाई, 12.5 मीटर बेसिन गहराई वाली और 4,00,000 वर्ग मी. (खुला स्थान) क्षेत्र वाले यार्ड सहित दो बर्थों का विकास शामिल है। प्रस्तावित कंटेनर यार्ड का पूर्णतया लदे हुए पैनामेक्स और सुपर पैनामेक्स कंटेनर पोतों के प्रहस्तन के लिए प्रयोग किया जाएगा।
- (ii) एबीजीकेसीटीएल लाइसेंस प्रदान करने की तारीख अर्थात् 23 जून 2006 से 36 महीनों के भीतर टर्मिनल का निर्माण और विकास आरंभ तथा पूरा करेगा।
- (iii) एबीजीकेसीटीएल ने लाइसेंस करार में वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) की गारंटी दी है। लाइसेंस करार के अनुसार एमजीटी वर्ष-प्रतिवर्ष परिवर्तित होता रहता है और इसे प्रचालन के 10वें वर्ष से 4,50,000 टीईयू निर्धारित किया गया है। प्रचालन के प्रथम पांच वर्षों के लिए एमजीटी निम्नानुसार है :—

प्रचालन का वर्ष	एमजीटी (टीईयू)
प्रथम वर्ष	172,000
दूसरा वर्ष	186,000
तीसरा वर्ष	200,000
चौथा वर्ष	221,000
पांचवा वर्ष	243,000

- (iv) लाइसेंस धारक ने लाइसेंस करार निष्पन्न किए जाने से पहले 10 करोड़ रुपये के अपफ्रंट शुल्क का भुगतान करना है।
- (v) (क) आबंटित भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क 377 लाख रुपये होगा, जबकि प्रथम हस्तांतरण की तारीख से पूर्व और तीसरे हस्तांतरण की तारीख तक तिमाही रूप में देय होगा।
(ख) तीसरे हस्तांतरण की तारीख के बाद की अवधि के लिए निम्नलिखित चार वर्षों हेतु लाइसेंस करार में निर्धारित वार्षिक लाइसेंस शुल्क नीचे तालिका में दिया गया है :—

भुगतान की अवधि	लाख रुपये
तीसरे हस्तांतरण की तारीख से प्रथम बारह महीने	704
तीसरे हस्तांतरण की तारीख से दूसरे बारह महीने	729
तीसरे हस्तांतरण की तारीख से तीसरे बारह महीने	756
तीसरे हस्तांतरण की तारीख से चौथे बारह महीने	783

- (vi) एबीजीकेसीटीएल सभी कंटेनर प्रहस्तन प्रभार वसूल करने और एकत्र करने के लिए प्राधिकृत है। केपीटी अपने दरों के मान के अनुसार कंटेनर पोतों पर सभी पोत-संबद्ध प्रभार वसूल और एकत्र करेगा।

- (vii) लाइसेंसधारक द्वारा एकत्रित सभी राजस्वों का 48.997% राजस्व हिस्सा केपीटी को देय होगा ।
(एबीजीकेसीटीएल ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में इस मद पर लागत के रूप में विचार नहीं किया है)।
- (viii) लाइसेंस करार के अनुसार, लाइसेंसधारक को कंडला पत्तन न्यास (जहाजी कुली लाइसेंस प्रदान करना) विनियमन, 1988 के अंतर्गत कंडला पत्तन न्यास से जहाजी कुली कार्य लाइसेंस प्राप्त करना आवश्यक है ।

(ख) वित्तीय विवरण**(i) यातायात :**

- (क) केपीटी द्वारा वर्ष 2003-04 से 2005-06 के लिए प्रहस्तन किया गया कंटेनर यातायात और एबीजीकेसीटीएल द्वारा नवंबर, 2006 से लेकर 2009-10 तक (प्रपत्र-2 के अनुसार) के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात नीचे तालिका में दिया गया है ।

केपीटी में वास्तविक (टीईयू)			एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित (टीईयू)			
2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
			(नवंबर 2006 से)			
170035	178536	148804	71667	190726	205741	221650

- (ख) यद्यपि, 2002-03 तक कंटेनर यातायात में औसत 15% वृद्धि हुई थी, लेकिन दो निजी पत्तनों यथा; मुंदड़ा इंटरनेशनल कंटेनर लिमिटेड (एमआईसीटी) और गुजरात पीपावाव पोर्ट लिमिटेड (जीपीपीएल) के प्रचालन आरंभ होने के बाद यातायात में वृद्धि कम हो कर 7% रह गई है । इसके अलावा, कंटेनर यातायात में वर्ष 2005-06 के दौरान 17.50% की नकारात्मक वृद्धि दिखाई दी है ।

(ii) आय :

आय का अनुमान पूर्वानुमानित यातायात और प्रस्तावित प्रशुल्क के आधार पर लगाया गया है ।

(iii) प्रचालन लागत :

- (क) प्रचालन व्यय में (ईंधन लागत को छोड़कर) वर्तमान प्रवृत्ति के अनुसार 5% प्रतिवर्ष की दर पर वृद्धि की गई है ।
- (ख) ईंधन लागत में वृद्धि का अनुमान विगत दो वर्ष के अनुभव पर आधारित है । ईंधन की प्रति इकाई लागत में वार्षिक वृद्धि गत वर्ष की दर से 10% अधिक पर अनुमानित है ।
- (ग) मरम्मत और रख-रखाव की लागत का अनुमान विद्युत और यांत्रिक उपस्कर के लिए सकल परिसंपत्ति के 3% और सिविल निर्माण कार्यों के लिए सकल परिसंपत्ति के 1% पर आधारित है ।

- (iv) केपीटी को देय राजस्व हिस्से को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप वित्तीय विवरण में लागत की मद के रूप में नहीं माना गया है । एबीजीकेसीटीएल ने उल्लेख किया है कि बोली दस्तावेज और लाइसेंस करार में इसे लागत की मद के रूप में शामिल नहीं किए जाने के बारे में विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया गया है । इसलिए, एबीजीकेसीटीएल ने इस प्राधिकरण से राजस्व हिस्से पर लागत की मद के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है ।

- (v) कुल परियोजना लागत 330.77 करोड़ रुपए अनुमानित है । पूंजीगत लागत निम्नानुसार तीन चरणों में विस्तारित है :-

चरण-I (23.10.2006 से 22.10.2007)	87.36 करोड़ रुपए
चरण-II (23.10.2007 से 22.6.2009)	110.53 करोड़ रुपए
चरण-III (23.06.2009 से)	132.88 करोड़ रुपए

इन तीन चरणों के दौरान प्रस्तावित पूंजीनिवेश का ब्योरा निम्नवत है :-

(करोड़ रुपए)

क्र.सं.	विवरण	चरण-I	चरण-II	चरण-III
क	उपस्कर			
1.	थल बंदरगाह क्रेन (2 नग)	39.02		
2.	रेल माऊंटेड क्वे क्रेन (प्रत्येक बर्थ 2 नग)	-	63.47	63.47
3.	रेल माऊंटेड गेंद्री क्रेन (प्रत्येक बर्थ 2 नग)	-	9.76	9.76
4.	रबड़ टायर वाली गेंद्री क्रेन (प्रत्येक वर्ष 4 नग)	-	9.76	9.76
4.	अन्य उपस्कर	16.70	3.38	3.16
	कुल उपस्कर लागत	55.72	86.37	86.15

ख	सिविल निर्माण कार्य	9.25	10.10	10.00
ग	विद्युत स्थापनाएं और कार्यालय उपस्कर	1.96	1.50	0.30
घ	परामर्श/वित्त प्रभार/अपफ्रेंट शुल्क	20.43	12.55	33.93
ङ	रेलवे नेटवर्क	-	-	2.50
	जोड़	87.36	110.52	132.88

(iv) वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणों में प्रदर्शित प्रस्तावित प्रशुल्क स्तरों पर निवल अधिशेष/घाटा निम्नलिखित है :-

(लाख रुपए)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
(i) प्रचालन आय	2173	6417	6923	7458
(ii) लागत और आरओसीई के बाद निवल अधिशेष/घाटा	1017	1519	-1960	-2635
(iii) आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/घाटा	46.79%	23.67%	-28.31%	-35.33%
(iv) औसत		1.71%		

2.3. एबीजीकेसीटीएल ने सूचित किया है कि इसके प्रचालन न्यूनतम उपस्कर स्थापना के साथ 1 नवम्बर, 2006 से आरंभ होने की आशा है।

2.4. एबीजीकेसीटीएल ने उल्लेख किया है कि इसके निकट स्थित दो निजी पत्तनों यथा; मुद्रा इंटरनेशनल कंटेनर लिमिटेड (एमआईसीटी) और गुजरात पीपावाय पोर्ट लिमिटेड (जीपीपीएल) का प्रशुल्क बाजार संचालित है। यद्यपि, एबीजीकेसीटीएल के वित्तीय परिणाम एमआईसीटी और जीपीपीएल की तुलना में 'उच्चतर प्रशुल्क' को उचित ठहराते हैं, फिर भी यह उच्चतर प्रशुल्क प्रस्तावित करने से बच रहा है।

2.5 लाइसेंस करार के अनुसार, केपीटी बर्थ सं० 11 और 12 पर कंटेनर पोतों पर पोत-संबद्ध प्रभार लागू और वसूल कर सकता है। बाजार संचालित प्रशुल्क वाले दो निकटवर्ती निजी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा के मद्देनजर इसने इस प्राधिकरण से केपीटी के पोत-संबद्ध प्रभारों को उचित रूप से कम करने का अनुरोध किया है। इससे इसके टर्मिनल में उच्चतर धुपुट आकर्षित करने और निजी पत्तनों से कठोर प्रतिस्पर्धा पर काबू पाने में सहायता मिलेगी।

3.1. एबीजीकेसीटीएल ने अपना प्रस्ताव प्रस्तावित दरों के मान के साथ निर्धारित लागत प्रपत्र में प्रस्तुत किया है। इसने प्रपत्र-2ख (आय पूर्वानुमान) प्रपत्र-3ख (व्यय के ब्योरे), प्रपत्र-4क (नियोजित पूंजी) और प्रपत्र-4ख (सकल परिसंपत्ति में अभिवृद्धि के ब्योरे) तथा अन्य प्रपत्र परिचालित न करने का अनुरोध किया था, क्योंकि इन प्रपत्रों में प्रस्तुत सूचनाएं वाणिज्यिक तौर पर संवेदनशील हैं।

3.2. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2.4 के अनुसार वाणिज्यिक रूप से संवेदी सूचना परिचालन न करने हेतु अनुरोध के लिए कारण दिए जाने चाहिए, जिनसे यह स्पष्ट हो कि पत्तन को कितनी अपूरणीय क्षति होगी, यदि ऐसे अनुरोध को न माना जाए। इसी प्रकार, प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने के लिए निर्धारित प्रारूप के अनुसार टर्मिनल द्वारा यथा दायर किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव को संबंधित पत्तन, टर्मिनल प्रयोक्ताओं तथा टर्मिनल प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को परिचालित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, यदि किसी सूचना को गोपनीय माना जाता है तथा परिचालित नहीं किया जाना है तो टर्मिनल को इसके कारणों सहित इसका स्पष्ट उल्लेख करना होगा। एबीजीकेसीटीएल के अनुरोध को नहीं माना गया, क्योंकि इसने उपर्युक्त दस्तावेजों को वाणिज्यिक रूप से संवेदी/गोपनीय के रूप में श्रेणीकृत करने के लिए कोई कारण नहीं प्रस्तुत किया तथा साथ ही यह भी स्पष्ट नहीं किया कि यदि इस अनुरोध को न माना गया तो कितनी अपूरणीय क्षति होगी। इसके मद्देनजर, एबीजीकेसीटीएल से यथा प्राप्त दिनांक 6 सितम्बर, 2006 के प्रस्ताव को एलए तथा प्रस्ताव के संलग्नक, जिसमें परियोजना के अनुमानों, पूंजी लागत, राजस्व अनुमानन इत्यादि के ब्योरे निहित थे, को छोड़ कर परिचालित किया गया।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रियाविधि के अनुसार, एबीजीकेसीटीएल से प्राप्त प्रस्ताव केपीटी को तथा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियाँ हेतु अग्रेषित किया गया। प्रयोक्त/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की प्रति परच जानकारी के रूप में एबीजीकेसीटीएल को अग्रेषित की गई। एबीजीकेसीटीएल ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपने अवलोकन प्रस्तुत किए हैं।

5.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, एबीजीकेसीटीएल को अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। एबीजीकेसीटीएल ने अपना उत्तर प्रस्तुत कर दिया है। चूंकि, प्रस्तुत की गई सूचना से कुछ कमियाँ (विसंगतियाँ) थीं, आगे और स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने को कहा गया जो एबीजीकेसीटीएल ने प्रस्तुत कर दिए। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों तथा एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं :-

हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न

एबीजीकेसीटीएल से प्राप्त उत्तर

(क) सामान्य :-

(1) संशोधित प्रशुल्क विनियमों में यह शर्त रखी गई है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों (बेंचमार्क) के साथ संबद्ध किया जाना चाहिए। एबीजीकेसीटीएल ने विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए अनुरक्षित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया है। कृपया उत्पादकता के न्यूनतम स्तर निर्दिष्ट करें तथा टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन तथा न्यूनतम स्तरों से नीचे निष्पादन के लिए दंड का प्रस्ताव करें। उत्पादकता प्राप्ति को संबंधित प्रशुल्क मदों को शामिल करने वाली सोपाधिकताओं के रूप में दरों के मान में शामिल किया जाना चाहिए।

(2) (i) एक टर्मिनल प्रचालक सामान्यतः व्यापक सेवा उपलब्ध कराता है जिसमें ऑन बोर्ड, जहाजी कुलीगिरी, नौकरी आयोगना, लैशिंग/अनलैशिंग इत्यादि शामिल हैं। कृपया, स्पष्ट करें कि क्या इन सेवाओं को प्रदान करने के लिए लाइसेंसधारक द्वारा अपेक्षित जहाजी कुलीगिरी लाइसेंस प्राप्त किया गया है जैसाकि लाइसेंस करार के अंतर्गत अपेक्षित है तथा इन सेवाओं को उपलब्ध कराने के लिए प्रशुल्क व्यवस्था निर्दिष्ट करें।

(ii) एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों के संदर्भ में विनिश्चित नहीं था। प्रस्तुतीकरण के दौरान, केपीटी तथा एबीजीकेसीटीएल, दोनों ने पुष्टि की थी कि खंड 4.12.2(x) के अनुसार, एबीजीकेसीटीएल को बर्थ 11 तथा 12 पर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संयुक्त सेवाओं की पेशकश करने के लिए लाइसेंस दिया गया है तथा साथ ही यह भी कि जहाजी कुलीगिरी प्रचालनों से संबंधित सेवाएं प्रदान करना अंततः एबीजीकेसीटीएल का उत्तरदायित्व है। उक्त अवलोकन के प्रकाश में तथा साथ ही इस संबंध में पहले पूछे गए प्रश्नों में उठाए गए मुद्दों के नवैनजर, एबीजीकेसीटीएल को पुनः सलाह दी गई कि यह प्रस्तावित दरों के मान में नौतल पर जहाजी कुलीगिरी गतिविधि के लिए उपयुक्त प्रशुल्क व्यवस्था का प्रस्ताव करे। एबीजीकेसीटीएल को सूचित किया गया कि यह प्राधिकरण नौतल पर जहाजी कुलीगिरी के लिए जहाजी कुलीगिरी प्रभारों की दर सहित एक समेकित दर का स्वप्रेरणा से निर्धारण करने के लिए बाध्य हो जाएगा, यदि इन्हें प्रस्तावित संशोधित दरों के मान में शामिल न किया गया

(3) (i) कृपया लेखापरीक्षा फर्म, जिसे लाइसेंस करार के अनुसार लाइसेंसधारक के परामर्श से लाइसेंसदाता द्वारा नियुक्त किया जाना है, द्वारा यथा निर्धारित परियोजना लागत की प्रति प्रस्तुत करे तथा साथ ही एबीजीकेसीटीएल द्वारा उपगत पूंजीगत व्यय के संबंध में समस्त संगत दस्तावेज भी केपीटी को प्रस्तुत करें।

(ii) एबीजीकेसीटीएल उनके द्वारा उपगत पूंजीगत व्यय के संबंध में समस्त संगत दस्तावेज केपीटी को प्रस्तुत करे तथा लाइसेंस करार के खंड 4.8.1 के अनुसार पत्तन के साथ समन्वयन करके लेखापरीक्षा फर्म द्वारा निर्धारित परियोजना लागत की एक प्रति अप्रेषित करे।

बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहनों तथा निम्नतर (निकृष्ट) निष्पादन के लिए दंड सहित उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों का प्रस्ताव प्रचालनों के संबंध में कुछ अनुभव प्राप्त करने तथा परियोजना सुविधाओं को चालू करने पर स्थानीय तथा पर्यावरणीय स्थितियों को ध्यान में रख कर किया जाएगा।

इस संबंध में लाइसेंस करार के संगत प्रावधानों का अनुपालन किया जाएगा।

एबीजीकेसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि नौतल पर जहाजी कुलीगिरी के लिए दर को प्रस्तावित दरों के मान में शामिल कर लिया गया है।

तथापि, संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में यह स्थिति परिलक्षित नहीं होती तथा उसमें यह कथन जारी है कि संयुक्त प्रहस्तन प्रभारों में नौतल जहाजी कुलीगिरी प्रभार शामिल नहीं है।

लाइसेंसदाता द्वारा परियोजना लागत के निर्धारण हेतु लेखापरीक्षा फर्म की नियुक्ति अभी की जानी है।

(क) इसने आदेशित उपकरण के लिए दिए गए क्रय आदेशों की प्रतियां प्रस्तुत कर दी हैं। तथापि, अन्य उपकरण तथा सिविल निर्णय कार्यों की पूंजीगत लागत इसके अनुमानों पर आधारित है। इसने लेखापरीक्षा फर्म की नियुक्ति करने के लिए तथा उसके द्वारा लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र जारी किए जाने पर उसे अप्रेषित करने के लिए केपीटी के साथ समन्वयन करने हेतु सहमति दे दी है।

(ख) लाइसेंस करार के अनुसार, लेखापरीक्षा फर्म उस तिमाही, जिससे प्रमाणपत्र संबंधित है, के अंत तक वस्तुतः उपगत लागत को प्रमाणित

करेगी। अतः लेखापरीक्षा प्रमाणपत्रों के माध्यम से परियोजना की पूंजीगत लागत का निर्धारण छः माह के अंत में अर्थात् सीओडी-12 के पश्चात् ही किया जा सकता है। इसने इसीलिए अनुरोध किया है कि प्रस्ताव पर अनुमानित परियोजना लागतों के आधार पर कार्यवाही की जाए।

- (4) इस परियोजना के लिए निधियां उधार देने हेतु एबीजीकेसीटीएल के प्रस्ताव का मूल्यांकन करते समय वित्तीय संस्थाओं द्वारा विचार में ली गई रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत करें।

बैंकों ने गोपनीयता के कारण अपनी मूल्यांकन टिप्पणी संबंधी जानकारी देने से इन्कार कर दिया है।

ख. वित्तीय/लागत विवरण :

1. क्षमता

- (i) एबीजीकेसीटीएल द्वारा पत्तन के कंटेनर टर्मिनल के प्रचालनों का अधिग्रहण करने से पूर्व कंडला पत्तन के कंटेनर टर्मिनल की क्षमता निर्दिष्ट करें।

केपीटी से इस संबंध में सूचना प्राप्त होने पर यह जानकारी सूचित कर दी जाएगी।

- (ii) परियोजना योजना दर्शाती है कि लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार पूंजीगत व्यय चरणबद्ध तरीके से किया जाना है। 23 अक्टूबर, 2006 तक, 2 मोबाइल बंदरगाह क्रेन तथा 6 रीच स्टैकर्स को नियोजित किए जाने का प्रस्ताव है। 23 अक्टूबर, 2007 तक रेल माउंटिड क्वे क्रेनों (आरएमक्यूसी) तथा 2 बड़ टायर वाली गैंट्री क्रेनों (आरटीजीएस) को नियोजित किए जाने का प्रस्ताव है तथा 23 जून, 2009 तक अतिरिक्त 2 आरएमक्यूसी तथा 2 आरटीजीएम को जोड़े जाने का प्रस्ताव है। फिर भी, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए कंटेनर टर्मिनल की क्षमता को 225000 टीईयू प्रतिवर्ष के एकसमान स्तर पर निर्धारित किया गया है, जो संभवतः प्रस्ताव में परिकल्पित उपकरण नियोजन योजना को प्रतिबिम्बित नहीं करती।

उपलब्ध बर्थ लंबाई (जून 2008 तक एक बर्थ तथा उसके पश्चात् 2 बर्थ), प्रहस्तन उपकरण उपलब्ध कराने की वास्तविक/प्रस्तावित तिथियां, उपलब्ध भंडारण तथा निकर्षण सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए टर्मिनल की क्षमता को निम्न प्रकार पुनः निर्धारित किया गया है :-

2006-07 66,667 टीईयू
(5 महीने)
2007-08 2,25,000 टीईयू
2008-09 3,00,000 टीईयू
2009-10 4,50,000 टीईयू

- (iii) केपीटी ने नए उपकरण के नियोजन के साथ कंटेनर टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता 5.5 लाख टीईयू प्रति वर्ष पर निर्धारित की है, जबकि एबीजीकेसीटीएल द्वारा लगाए गए अनुमान के अनुसार यह क्षमता 4.5 लाख टीईयू है। क्षमता के निर्धारण में अंतर के कारणों पर टिप्पणी करें। संगत वर्षों में सृजित या सृजित की जाने वाली सुविधाओं के अभिकल्पित प्राचलों के संवर्धन में तथा साथ ही विचाराधीन प्रत्येक वर्ष की संभावित बर्थ उत्पादकता, सकल क्रेन उत्पादकता, स्टैक उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के क्षमता निर्धारण की विस्तृत संगणना प्रस्तुत करें।

बर्थ की क्षमता बर्थ की लंबाई, क्वे क्रेनों की क्षमता तथा प्रमात्रा, यार्ड क्षमता तथा निकासी सुविधाओं पर निर्भर करती है। इसने क्वे क्रेन की क्षमता को परिसीमन क्षमता माना है तथा प्रत्येक क्वे क्रेन की औसत क्षमता 75,000 टीईयू प्रति वर्ष मानी है। प्रत्येक वर्ष की क्षमता का निर्धारण तदनुसार किया गया है।

- (iv) निर्दिष्ट करें कि टर्मिनल की निर्धारण क्षमता के लिए विचार में लिए गए प्रति घंटा क्वे क्रेन संचालन क्या है।

सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई है।

2. यातायात :

- (i) वर्ष 2006-07, 2007-08, 2008-09 तथा 2009-10 के लिए यातायात के अनुमानों के आधार प्रस्तुत करें।

अनुमानों का आधार परियोजना सूचना ज्ञापन में प्रस्तुत किया गया है। वर्ष 2002-03 तक केपीटी में कंटेनर यातायात में 15% की औसत वृद्धि हुई है। निजी पत्तनों, एमआईसीटी तथा जीपीएल के आरंभ के पश्चात्, कंटेनर यातायात की वृद्धि में 7% की कमी आई है तथा वर्ष 2005-06 में इसमें 17.5% की ऋणात्मक वृद्धि हुई थी। इसमें आगे और कमी आने की संभावना है।

- (ii) संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान 1,77,833 टीईयू, 1,91,833 टीईयू, 2,08,750 टीईयू के स्तर पर यातायात अनुमान का इस तथ्य के प्रकाश

(क) यातायात का अनुमान पत्तन पर यातायात की वर्तमान प्रवृत्ति, हिंदरलैंड से यातायात की वृद्धि संभाव्यता, एबीजीकेसीटीएल के दोनों ओर समीपवर्ती क्षेत्रों में अन्य दो निजी टर्मिनलों द्वारा प्रतिस्पर्धी

में औचित्य बताएं कि यह सदृश वर्षों के लिए 2,25,000 टीईयू, 3,00,000 टीईयू तथा 4,50,000 टीईयू की मात्रा की सुविधा की जाने वाली प्रस्तावित क्षमता से महत्वपूर्ण रूप से कम पाई गई है। इस संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें तथा औचित्य बताएं कि विद्यमान यातायात उस अतिरिक्त क्षमता के भार को क्यों वहन करे, जिसका उपयोग विद्याराष्ट्रीय वर्षों के दौरान एबीजीकेसीटीएल द्वारा किया जाना प्रस्तावित नहीं है।

कार्यकलापों को ध्यान में रखकर लगाया गया है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, केपीटी के अधीन विद्यमान बर्थ में यातायात ने वर्ष 2005-06 में अर्थात् मुद्रा कंटेनर टर्मिनल के सुस्थिर होने के पश्चात् लगभग 17% की ऋणात्मक वृद्धि दर्शाई है।

(ख) नार्दर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन (एनआईएसए) ने केपीटी में कंटेनर यातायात की गिरावट संबंधी आशंकाओं के सही होने की पुष्टि की है। एनआईएसए ने सुझाव दिया है कि एक विवेकपूर्ण कदम के रूप में एमजीटी को कम से कम प्रथम 5 वर्षों के लिए हटा दिया जाए। इसके मद्देनजर, एबीजीकेसीटीएल ने अनुरोध किया है कि उनके यातायात पूर्वानुमानों को स्वीकार किया जाए, क्योंकि पत्तन प्रयोक्ता महसूस करते हैं कि संभवतः न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट भी हासिल नहीं किया जा सकेगा।

इसके अतिरिक्त, अन्नयता के खंड के अंतर्गत लाइसेंस करार में 500,000 टीईयू की अधिकतम थ्रूपुट की शर्त का निर्धारण किया गया है, ताकि इस टर्मिनल का विकास करने, इसका विपणन करने, इसे कुशलतापूर्वक प्रचालित करने के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा किए गए प्रयास प्रतिस्पर्धी को उपाार्जित हो सकें।

(ग) जहां तक क्षमता का संबंध है, इसके पास कोई विकल्प नहीं है। टर्मिनल की क्षमता उपलब्ध बर्थ लंबाई, व्यवस्था किए गए उपकरण तथा उपलब्ध भंडारण यार्ड एवं निकासी सुविधाओं पर निर्भर है। बर्थ की लंबाई, उपलब्ध कराई जाने वाली क्वे-साइड तथा यार्ड क्रेनों की संख्या तथा बीओटी प्रचालक द्वारा अधिग्रहीत किए जाने वाले भंडारण यार्ड का क्षेत्र लाइसेंस करार के अंतर्गत बंधनबद्धताओं के अनुसार है। अतः केपीटी यह स्पष्ट करने की बेहतर स्थिति में होगा कि लाइसेंस करार में ऐसी शर्तें क्यों निर्धारित की गई हैं।

(iii) एबीजीकेसीटीएल के यातायात पूर्वानुमानों की युक्तिसंगतता पर टिप्पणी करने संबंधी हमारे विशिष्ट प्रश्न पर केपीटी ने अवलोकन किया है कि एबीजीकेसीटीएल द्वारा किया गया यातायात अनुमानन यथार्थवादी तथा अत्यधिक नहीं है। केपीटी ने वर्ष 2009-10 में यातायात के लगभग 3,91,000 टीईयू होने का अनुमान लगाया है। केपीटी की टिप्पणियों के मद्देनजर तथा साथ ही ऊपर हमारे अवलोकन के आलोक में भी एबीजीकेसीटीएल को पुनः सलाह दी गई है कि वह अपने यातायात पूर्वानुमानों की समीक्षा करे और उसे संशोधित करे तथा परिणामस्वरूप संशोधित लागत विवरण में आय अनुमानन को भी आशोधित करे।

(iv) कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों तथा आकार के कंटेनर मिश्र अर्थात् विदेशी/तटीय, 20'/40' कंटेनर, लदे हुए/रिक्त कंटेनर, रीफर कंटेनर इत्यादि का उल्लेख करें, जिनका प्रहस्तन पिछले दो वर्षों में कंडला पत्तन न्यास द्वारा किया गया है, ताकि यातायात अनुमानन के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा अपनाए गए आधार का औचित्य बताया जा सके।

(v) एबीजीकेसीटीएल ने पोतांतरण कंटेनरों, रेस्टॉव कंटेनरों, आईसीडी कंटेनरों, सामान्य आकार से बड़े तथा खतरनाक कंटेनरों इत्यादि के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। किन्तु, इसने कंटेनरों की इन श्रेणियों के संबंध में यातायात का अनुमान नहीं लगाया है। एबीजीकेसीटीएल से अनुरोध है कि वह विद्याराष्ट्रीय सभी वर्षों के लिए दरों के मान में प्रस्तावित समस्त मर्दों के लिए कंटेनरों की प्रत्येक श्रेणी के अंतर्गत यातायात अनुमान प्रस्तुत करे। साथ ही कंटेनरों की इन श्रेणियों के लिए यातायात अनुमान के आधार भी स्पष्ट करें।

केपीटी द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान अयथार्थवादी रूप से उच्च हैं तथा न तो वर्तमान प्रवृत्ति के समानुरूप हैं और न ही सामान्य प्रत्याशाओं के समानुरूप हैं। इसने गिरते हुए कंटेनर रूझान तथा इस संबंध में एनआईएसए द्वारा अभिव्यक्त आशंका के बारे में अपने विचार पुनः दोहराए हैं।

केपीटी से अपेक्षित सूचना प्राप्त होने पर उसे प्रस्तुत कर दिया जाएगा। तथापि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात अनुमानन पत्र दर्शाता है कि अनुमान पत्तन पर प्रवृत्त यातायात संघटन पर आधारित है।

पोतांतरण, रेस्टॉव, आईसीडी, सामान्य आकार से बड़े तथा खतरनाक कंटेनरों की संख्या का इस चरण में सही अनुमान नहीं लगाया जा सकता। साथ ही किसी भी स्थिति में उनकी संख्या के इतना अधिक होने की संभावना नहीं है कि वह अनुमानित वित्तीय परिणामों को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित करे। ऐसे कंटेनरों के लिए दरों का प्रस्ताव इसलिए किया गया है, ताकि जब ऐसे कंटेनरों का प्रहस्तन किया जाए तो उसके लिए दर उपलब्ध हो।

(vi) (क) न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) संभवतः लाइसेंसर के लिए न्यूनतम राजस्व अंश सुनिश्चित करने के लिए है। यातायात पूर्वानुमानों को एमजीटी के स्तर तक प्रतिबंधित किया जाना आवश्यक नहीं है। इस अवलोकन के प्रकाश में, विचारधीन सभी वर्षों के लिए एमजीटी के स्तर पर यातायात का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।

(ख) चूंकि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा अग्रेषित उत्तर पूछे गए प्रश्न के अनुरूप विशिष्ट नहीं था, हमारा प्रश्न पुनः दोहराया जाता है।

(vii) केपीटी द्वारा प्रहस्तन किया जा रहा कंटेनर यातायात वर्ष 2003-04 में 1,70,035 टीईयू तथा वर्ष 2004-05 में 1,81,000 टीईयू सूचित किया गया है। इसकी तुलना में, एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित यातायात वर्ष 2006-07 के लिए 1,72,000 टीईयू के स्तर पर है। वर्ष 2004-05 में सूचित वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2006-07 के लिए यातायात को कम करने का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत करें। चूंकि, अपेक्षित विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया, अतः एबीजीकेसीटीएल से इसे पुनः प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है।

(viii) अनुमानित टीईयू को बाक्सों में रूपांतरित करने के लिए फैक्टर के रूप में 1.21 को विचार में लेने का आधार स्पष्ट करें। सामान्यतः बाक्सों का टीईयू में रूपांतरण करने के लिए 40' कंटेनर को दो 20' के कंटेनर माना जाता है। अतः टीईयू का बाक्सों में रूपांतरण, आय अनुमान में सद्दृश समायोजन, यदि कोई हो, कर के सुधारा जाए।

3. आय अनुमानन :

(i) संलग्नक 2 के अनुबंध 6 में प्रस्तुत ब्योरेवार आय अनुमानन में कुछ गणितीय त्रुटि प्रतीत होती हैं। विदेशगामी यान के संबंध में आय अनुमानन में तटीय यानों के यातायात को भी विचार में लिया गया है। इस गणितीय त्रुटि को सुधारा जाए तथा संगत लागत विवरण में सही स्थिति को दर्शाया जाए।

(ii) संलग्नक 2 के अनुबंध 6 में प्रस्तुत तटीय कंटेनर राजस्व अनुमानन में भी कुछ गणितीय त्रुटियां हैं। इसके अतिरिक्त, ये आंकड़े प्रपत्र-2ख में राजस्व अनुमानन के साथ मेल नहीं खाते। कृपया, कंटेनरों की इस श्रेणी के आय अनुमानन में आवश्यक सुधार करें तथा प्रपत्र-2ख तथा 3क में सही आय अनुमान दर्शाएं।

(iii) कंडेरा पत्तन के दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित यातायात के संदर्भ में वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।

(iv) पोतांतरण कंटेनरों, रेस्टॉव कंटेनरों के प्रहस्तन से किसी राजस्व का, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ से, रेल यार्ड से कंटेनर यार्ड तथा विलोमतः परिवहन इत्यादि से राजस्व का आय अनुमानन में कोई अनुमानन न लगाने के कारण स्पष्ट करें, यद्यपि दरों के मान में पृथक दरें प्रस्तावित की गई हैं। यदि इन श्रेणियों से यातायात का प्रहस्तन किया जाना परिकल्पित नहीं है तो प्रस्तावित दरों के मान से इन प्रशुल्क मदों को हटा दें।

यातायात का पूर्वानुमान केपीटी बर्थ पर विद्यमान यातायात, हिंटरलैंड की संभाव्यता, समीपवर्ती क्षेत्र में विगत कुछ समय से पहले ही प्रचालनात्मक मुद्रा तथा पीनावाव कंटेनर टर्मिनलों से प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखकर लगाया गया है।

इसने पुनः दोहराया है कि यातायात पूर्वानुमान एमजीटी पर आधारित नहीं है, बल्कि सभी अन्य प्रासंगिक कारकों पर आधारित है।

(क) वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित यातायात बर्थ पर वास्तविक यातायात के आधार पर है जब वह केपीटी के प्रचालनाधीन था, जैसाकि परियोजना सूचना रिपोर्ट में निर्दिष्ट किया गया है।

(ख) वर्ष 2005-06 (148,804 टीईयू) के लिए वास्तविक यातायात वर्ष 2004-05 में प्रहस्तन किए गए यातायात से 17% कम है, जिसका कारण समीपस्थ क्षेत्र में अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों से प्रतिस्पर्धा है। वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित यातायात 1,72,000 टीईयू पूरे वर्ष का पूर्वानुमान है, जो 2005-06 के लिए वास्तविक यातायात से उच्चतर है। वर्ष 2004-05 के लिए यातायात आंकड़ों के साथ तुलना से कोई अर्थपूर्ण निष्कर्ष नहीं निकलेगा।

1.29 के गुणांक को प्रयोज्य करके टीईयू को कंटेनरों की संख्या में रूपांतरित करने में कोई गलती नहीं है। कंटेनरों की कुल संख्या में से 40' के प्रति 20' का अनुपात 71:29 है। इस आधार पर, 100 कंटेनर 129 टीईयू के समतुल्य है। अतः राजस्व का परिकलन करने के लिए टीईयू में यातायात पूर्वानुमान को कंटेनरों की संख्या में रूपांतरित करने के लिए 1.29 के फैक्टर (गुणांक) का प्रयोग किया गया है। तथापि, गणित संबंधी कुछ त्रुटियों को अब सुधार दिया गया है।

संशोधित लागत विवरण में आवश्यक सुधार कर लिए गए हैं।

संशोधित लागत विवरण में आवश्यक सुधार कर लिए गए हैं।

केपीटी केवल कंटेनरों पर घाटशुल्क तथा भंडारण प्रभार वसूल करता है। उनके पास कंटेनरों के जहाज/तट प्रहस्तन, परिवहन तथा यार्ड प्रहस्तन के लिए कोई सुविधा नहीं है। अतः केपीटी दरों पर राजस्व की तुलना इसके राजस्व अनुमान के साथ नहीं की जा सकती।

पोतांतरण तथा रेस्टॉव कंटेनरों तथा साथ ही रेल यार्ड से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः वैकल्पिक संचलनों की संख्या का इस चरण में सही अनुमान नहीं लगाया जा सकता। ऐसे कंटेनरों/संचलनों के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव इसलिए किया गया है, ताकि जब इन श्रेणियों का प्रहस्तन करने के लिए अवसर उत्पन्न हो तो एक दर उपलब्ध हो। अतः ऐसी मदों से आय के बहुत अधिक होने की संभावना नहीं है।

- (iv) (क) भंडारण आय के अनुमान के लिए कंटेनरों के ठहरने का औसत समय तीन दिन मानने का आधार स्पष्ट करें।

(ख) विगत दो वर्षों में केपीटी में कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के ठहरने के औसत समय का उल्लेख करें।

4. प्रचालन लागत

(i) प्रचालनात्मक एवं प्रत्यक्ष भ्रम

(क) भ्रम की प्रत्येक श्रेणी अर्थात् प्रचालनात्मक एवं प्रत्यक्ष भ्रम, अनुरक्षण भ्रम तथा प्रबंधन और प्रशासन भ्रम की वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए प्रति टीईयू कर्मचारी की औसत लागत का उल्लेख करें।

पेशकश की जाने वाली प्रस्तावित कुशल सेवाओं के मद्देनजर इसे यह आशा नहीं है (न ही इच्छा है) कि कंटेनर तीन दिन से अधिक अवधि के लिए कंटेनर टर्मिनल में ठहरेंगे। भंडारण आय का परिकलन तदनुसार उस आधार पर किया जाना है।

विगत दो वर्षों के लिए केपीटी में कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों का ठहरने का औसत समय प्रस्तुत कर दिया जाएगा, जब पतन से ये व्योरे प्राप्त होंगे।

एबीजीकेसीटीएल ने भ्रम तथा प्रबंधन एवं प्रशासन की प्रत्येक श्रेणी की प्रति टीईयू कर्मचारी लागत को विशिष्ट रूप से निर्दिष्ट नहीं किया है। इसने नियोजित/नियोजन के लिए प्रस्तावित कर्मचारियों के व्योरे तथा अंतर्प्रस्त लागत के विवरण प्रस्तुत किए हैं। एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना के आधार पर प्रति टीईयू कर्मचारी लागत निम्न प्रकार बैठती है :-

(रुपए प्रति टीईयू)

2006-07	114.41
2007-08	149.01
2008-09	193.39
2009-10	227.06

(ख) संशोधित प्रशुल्क विशालिर्विश वित्त मंत्रालय द्वारा घोषित थोक विक्री मूल्य सूचकांक (इक्यूपीआई), जो वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए 4.5% सूचित किया गया है, के वर्तमान संचलन पर आधारित व्यय का अनुमान निर्धारित करते हैं। प्रस्तुत की गई सूचना के आधार पर, प्रति टीईयू कर्मचारी लागत वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्रमशः 114.41 रुपए प्रति टीईयू, 149.01 रुपए प्रति टीईयू, 193.39 रुपए प्रति टीईयू तथा 227.06 रुपए प्रति टीईयू परिकलित होती है। प्रभावी रूप से यह वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए संबंधित विगत वर्षों की तुलना में प्रति टीईयू मजदूरी लागत के लगभग 30% की वार्षिक वृद्धि बैठती है तथा वर्ष 2009-10 में यह वृद्धि 17% है। प्रति टीईयू कर्मचारी लागत में, वर्ष 2005-06 के लिए वित्त मंत्रालय द्वारा घोषित 4.5% के थोक मूल्य सूचकांक से अधिक वार्षिक मूल्यवृद्धि का अनुमान लगाने का औचित्य बताएं।

सरकार तथा भारतीय रिजर्व बैंक ने हाल ही में वर्ष 2006-07 के लिए मुद्रास्फीति दर 5 से 5.5% होने का अनुमान लगाया है। वर्ष के दौरान थोक मूल्य सूचकांक का संचलन भी अभी तक इसी सीमा में है। अतः इसने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लागतों के पूर्वानुमान हेतु 5% की मूल्यवृद्धि को अपनाया है। इसने आगे स्पष्ट किया है कि श्रमिकों/स्टॉफ की संख्या उस वर्षों में क्रमिक रूप से बढ़ेगी, जैसाकि लाइसेंस करार के अंतर्गत निर्धारित उपकरण के प्रावधान के साथ विवरण में निर्दिष्ट किया गया है। कर्मचारी लागत/टीईयू की तुलना अर्धपूर्ण नहीं है, क्योंकि प्रत्याशित यातायात वृद्धि व्यवस्था किए जाने वाले अपेक्षित उपकरण तथा उनके प्रचालन, अनुरक्षण तथा प्रबंधन के लिए अपेक्षित श्रमशक्ति के साथ समनुरूप नहीं है।

(ग) लाइसेंस करार के खंड 4.2.10 के अनुसार, लाइसेंसर द्वारा कंडला पतन न्यास के 45 कर्मचारियों को रोजगार की पेशकश की जानी है। यदि कोई श्रमिक इस पेशकश को स्वीकार कर लेता है तो एबीजीकेसीटीएल द्वारा ऐसे कार्मिक को रोजगार देना अपेक्षित होगा। एबीजीकेसीटीएल द्वारा अधिग्रहीत केपीटी कर्मचारियों की संख्या तथा प्रचालनात्मक और प्रत्यक्ष/अनुरक्षण भ्रम लागत के अनुमान में विचारित उनपर लागत के विवरण प्रस्तुत करें।

45 कर्मचारियों में से कुछेक कर्मचारियों द्वारा एबीजीकेसीटीएल में कार्यभार ग्रहण का विकल्प चुने-जाने की संभावना है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित कर्मचारी लागत में अधिग्रहीत किए जाने वाले ऐसे कर्मचारियों की लागत शामिल है।

(घ) एबीजीकेसीटीएल द्वारा किया गया यह प्रस्तुतीकरण कि केपीटी के कुछ कर्मचारियों के एबीजीकेसीटीएल में कार्यभार ग्रहण करने की संभावना है, केपीटी द्वारा प्रस्तुत इस स्पष्टीकरण के विपरीत है कि उनके किसी भी कर्मचारी ने एबीजीकेसीटीएल में कार्यभार ग्रहण नहीं किया है। उपर्युक्त के मद्देनजर, एबीजीकेसीटीएल से अनुरोध किया गया था कि वह कर्मचारी लागत को संशोधित करे, क्योंकि इसने पुष्टि की है कि

अनुमानित लागत में संशोधन किए जाने की कोई आवश्यकता नहीं है। ऊपर (ग) पर दिया गया उत्तर यह संसूचित करने के लिए आशयित था कि उन केपीटी कर्मचारियों को, जो वस्तुतः एबीजीकेसीटीएल में कार्यभार ग्रहण करेंगे, अनुमानित कर्मचारी संख्या के प्रति गिन लिया जाएगा तथा शेष कर्मचारियों की भर्ती बाहर से की जाएगी।

अनुमानित कर्मचारी लागत में केपीटी से अंतरित कर्मचारियों की लागत शामिल है।

(ii) उपकरण की चालन लागत :

(क) एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित बिजली की प्रति यूनिट लागत वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए 6.82 रुपए, 7.16 रुपए है। वर्ष 2005-06 के लिए केपीटी द्वारा उपगत बिजली की वास्तविक प्रति यूनिट लागत के संदर्भ में तथा इस तथ्य के प्रकाश में कि सीसीटीएल जैसे अन्य निजी टर्मिनलों द्वारा विचाराधीन अपने हालिया प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए सूचित बिजली की प्रति यूनिट परिवर्ती लागत 5.78 रुपए तथा 6.15 रुपए है। इसी प्रकार, गेटवे टर्मिनल (इण्डिया) प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) के मामले में, विद्युत की प्रति यूनिट लागत 4.21 रुपए (करों समाहित) जमा कतिपय नियत प्रभार होने का अनुमान लगाया गया है।

(ख) यह मान्य करते हुए कि केपीटी ने यह पुष्टि की है कि राज्य बिजली बोर्ड 4.50 रुपए प्रति किलोवाट घंटा की दर पर बिजली प्रसारित करता है, लागत विवरण में वर्ष 2006-07 के लिए विद्युत की प्रति यूनिट लागत 6.82 रुपए पर अनुमानित करने का औचित्य बताएं।

(ग) कृपया स्पष्ट करें कि क्या विद्युत प्रभारों का नियत संघटक परिवर्ती प्रति यूनिट विद्युत लागत में विलयित है। चूंकि, विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए यातायात में वृद्धि के साथ विद्युत की लागत का नियत संघटक बदलने की संभावना नहीं है, विद्युत की प्रति यूनिट परिवर्ती लागत तथा नियत संघटकों को विद्युत लागत के अनुमान में सदृश आशोधन, यदि आवश्यक हो, सहित पृथक-पृथक दर्शाएं।

(घ) विद्युत की प्रति यूनिट लागत में 5% तथा ईंधन की प्रति यूनिट लागत में 10% की वार्षिक मूल्य वृद्धि का औचित्य बताएं, क्योंकि यह वित्त मंत्रालय द्वारा यथा घोषित वर्ष 2006-07 के लिए 4.5% के थोक मूल्य सूचकांक के कथित स्तर से अधिक है।

(ङ) वैद्युत तथा अभियांत्रिक उपकरण पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत को 3% तथा सिविल निर्माण कार्य पर 1% अनुमानित करने के आधार को इस तथ्य के प्रकाश में वैधीकृत करें कि ऐसे उपकरण आरंभिक अवधि के दौरान गारंटीशुदा वारंटी के अंतर्गत होंगे।

(च) एबीजीकेसीटीएल जैसे अन्य निजी प्रचालकों के लिए अनुमत मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत आस्तियों के आरंभिक ब्लॉक पर 1.15%, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि० (सीसीटीएल), विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा० लि० (वीसीटीपीएल) तथा इण्डिया गेटवे

बिजली की लागत आस्तियों के प्रवृत्त प्रशुल्क पर निर्भर करेगी। यह निश्चित नहीं है कि एबीजीकेसीटीएल तथा जीटीआईपीएल का विद्युत के आपूर्तिकर्ताओं द्वारा उच्चतम प्रशुल्क एवं बिजली शुल्क वही ह जो कंडला में प्रवृत्त है, जिसे बिजली की लागत के पूर्वानुमान हेतु विचार में लिया गया है। लागतों का पूर्वानुमान युक्तिसंगत आधार पर लगाया गया है तथा इसलिए इन्हें स्वीकार कर लिया जाना चाहिए।

केपीटी पदाधिकारियों की पुष्टि की है कि राज्य बिजली बोर्ड द्वारा प्रसारित 4.50 रुपए की प्रति किलोवाट घंटा की दर आधिकारिक दर है। इसके अतिरिक्त, आधिकारिक दर के 45% की दर पर बिजली शुल्क तथा आधिकारिक + शुल्क के दर पर 12% सेवा कर संदेय है। इसने 4.20 रुपए प्रति किलोवाट घंटा को आधिकारिक दर को अपनाया है। लागत विवरण में विचारित प्रति यूनिट बिजली की लागत आधिकारिक दर पर बिजली शुल्क के संघटक तथा सेवा कर को जोड़ कर परिकल्पित प्रति यूनिट दर से निम्नतर है।

विद्युत लागत की समीक्षा प्रति आरएमक्यूसी तथा आरएमक्यूसी द्वारा वर्ष में प्रहस्तन किए गए कंटेनरों की संख्या पर विद्युत खपत जमा सामान्य प्रकाश व्यवस्था प्रोपेटर प्वायंटों के लिए खपत के आधार पर की जाती है। परचोम तथा पूर्ववर्ती का लगभग 10% है। श्रुपुट के अनुमान में वृद्धि से, प्रकाश की सामान्य प्रकाश व्यवस्था के लिए आवश्यकता के साथ-साथ प्रोपेटर प्वायंटों की संख्या भी बढ़ जाएगी। तथापि, इसने विद्युत लागत के नियत तथा परिवर्ती तत्वों के पृथक्करण द्वारा विद्युत की प्रति यूनिट लागत में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि परिकल्पित नहीं की है।

वित्त 2-3 वर्षों में ईंधन की कीमतों में वास्तविक वृद्धि 10% से अधिक है। इसके मद्देनजर, ईंधन लागतों का अनुमान लगाने के लिए 10% के मुद्रास्फीति कारक को विचार में लिया गया है।

मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का पूर्वानुमान लगाने के लिए अपनाई गई प्रतिशतताएं परिसंपत्तियों के पूर्ण जीवनकाल में औसत वार्षिक लागत की द्योतक हैं। यह सत्य है कि आरंभिक वर्षों में उपकरण पर वारंटी होगी; इसलिए खर्च कम होंगे। किन्तु परवर्ती वर्षों में जैसे-जैसे उपकरण पुराने होते चले जाते, लागतें अपनाई गई प्रतिशतता द्वारा आकलित आंकड़े से उच्चतर होंगी। अतः इन लागतों का पूर्वानुमान लगाने के लिए एक एकवर्षीय प्रतिशतता अपनाई गई है, जिसे अनुमत किया जाए।

एबीजीकेसीटीएल द्वारा व्यवस्था किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण की किस्म के लिए उपकरण के सकल ब्लॉक के 2% पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान पर्याप्त नहीं है।

टर्मिनल प्रा० लि० (आईटीटीपीएल) के लिए उपकरण लागत पर 2% तथा सिविल निर्माण कार्य पर लगभग 1% से 1.15% है। जीटीआईपीएल के हालिया प्रशुल्क निर्धारण के मामले में भी मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत इन निजी टर्मिनलों में अनुमत स्तर के तुलनीय पाई गई थी। इस अवलोकन के प्रकाश में, उपकरण के सकल ब्लॉक के 3% पर मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के अनुमान का औचित्य बताएं।

- (छ) संबंधित विगत वर्षों की अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत की तुलना में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के अनुमान में 5% की वार्षिक मूल्यवृद्धि का औचित्य बताएं।

(iii) लाइसेंस शुल्क :

- (क) लागत विवरण में अनुमानित लाइसेंस शुल्क लाइसेंस करार के खंड 7.3 में निर्धारित लाइसेंस शुल्क के साथ मेल खाता नहीं पाया गया है। विद्यार्थी अवधि के लिए लाइसेंस करार में निर्धारित दर के आधार पर लाइसेंस शुल्क के अनुमान का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।

- (ख) अवधारणा पत्र में कहा गया है कि 5 हेक्टेयर का अतिरिक्त यार्ड क्षेत्र 23 सितम्बर, 2006 को सीपा गया है, किन्तु वर्ष 2006-07 के लिए इस भूमि के लिए लाइसेंसधारक शुल्क पांच महीनों के लिए अर्थात् नवम्बर, 2006 से ही परिकलित किया गया है। सही स्थिति स्पष्ट करें, जब 5 हेक्टेयर का अतिरिक्त यार्ड क्षेत्र केपीटी द्वारा एबीजीकेसीटीएल को सीपा गया था।

- (ग) दस्तावेजी प्रमाणों सहित उस सही तिथि की पुष्टि करने के अनुरोध को पुनः दोहराया गया, जब अतिरिक्त स्टैक यार्ड एबीजीकेसीटीएल को उपलब्ध कराया गया था। केपीटी ने स्पष्ट किया है कि अतिरिक्त स्टैक यार्ड के लिए एबीजीकेसीटीएल से वसूल किया जाने वाला लाइसेंस शुल्क इसके दरों के मान के अनुसार 18/-रुपए प्रति वर्गमीटर प्रति माह होगा, जो एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमान में विचारित 20.40 रुपए प्रति वर्गमीटर प्रति माह की तुलना में है। एबीजीकेसीटीएल से अनुरोध है कि वह तदनुसार अतिरिक्त स्टैक यार्ड के लिए पट्टा किराए के अनुमान में सुधार करें।

- (iv) बीमा कंपनियों को किए गए वार्षिक भुगतान के संदर्भ में वर्ष 2006-07 के लिए बीमा लागत के अनुमान का औचित्य बताएं। बीमा कंपनियों के साथ किए गए करार की एक प्रति प्रस्तुत करें।

- (v) स्पष्ट करें कि लघु निर्माण कार्यों के लिए अनुमानित व्यय किस से संबंधित है। साथ ही, इस लागत के अनुमान का आधार भी स्पष्ट करें।

(vi) प्रबंधन संविदा शुल्क

- (क) 25 फरवरी, 2005 को एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लि० तथा मैनेजमेंट कंट्रोल्टर बोल्ड्री टर्मिनल यूरोपा एसपीए के बीच हस्ताक्षरित प्रबंधन संविदा की प्रति (परिशिष्ट 1 के रूप में संलग्न) में कहा गया है कि विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) के निर्माण के पश्चात् यह संविदा एसपीवी को समनुदेशित कर दी जाएगी। कृपया ऐसे समनुदेशन करार की प्रति प्रस्तुत करें।

इसने वार्षिक मूल्यवृद्धि कारक के संदर्भ में पहले दिए गए अपने उत्तर को दोहराया है।

लाइसेंस शुल्क का परिकलन लाइसेंस करार में निर्धारित शुल्क के आधार पर किया गया है।

5 हेक्टेयर का अतिरिक्त क्षेत्र नवम्बर/दिसम्बर, 2006 तक अधिग्रहीत कर लिए जाने की आशा है। वर्ष 2006-07 के लिए आंकड़े का परिकलन उस आधार पर किया गया है।

इस लागत का अनुमान लगाने के लिए केपीटी द्वारा अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव (अर्थात् प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए 207 रुपए प्रति माह) में प्रस्तावित दर को इस अवधारणा पर विचार में लिया गया है कि टीएएमपी इसे अनुमोदित कर देगा। यदि इसके अनुमोदन की संभावना नहीं है तो आंकड़ों को प्रंतुलित (कम) किया जा सकता है। तथापि, इससे प्रपत्र-3 क में प्रकटन किए गए वित्तीय परिणामों पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना नहीं है।

बीमा लागत के अनुमान इसके अनुभव पर आधारित हैं। इसने बाद में उपकरण परीक्षण हेतु तथा साथ ही नियोजित उपकरण/सिविल निर्माण कार्य इत्यादि के लिए वर्ष 2006-07 में अदा किए गए बीमा प्रीमियम के समर्थन में आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत कर दिए हैं।

यह लघु निर्माण कार्य पूंजीगत परिसंपत्तियों/सुधारों की विभिन्न लघु मदों का द्योतक है, जो आवश्यक पाई गई है तथा अनिवार्यतः पूंजीगत ब्लॉक में जुड़ नहीं जाती।

एबीजी हैवी इंडस्ट्रीज लि० (एबीजी) तथा बोल्ड्री टर्मिनल यूरोपा एसपीए, जिनाआ, इटली के बीच 25 फरवरी, 2005 को हस्ताक्षरित प्रबंधन संविदा की शर्तों के अनुसार यह संविदा एबीजीकेसीटीएल को

- (ख) कृपया प्रबंधन संविदाकार को संदेय शुल्क के बारे में प्रबंधन संविदा में संगत खंड का उल्लेख करें।
- (ग) संलग्नक 2 के अनुबंध-11 में प्रबंधन संविदाकार का शुल्क 3.20 अमरीकी डॉलर प्रति टीईयू अनुमानित करने का आधार स्पष्ट करें।
- (घ) स्पष्ट करें कि प्रबंधन संविदाकार शुल्क को धूपट पूर्वानुमानों के साथ क्यों संबद्ध किया जाना चाहिए। धूपट के साथ संबद्ध प्रबंधन संविदा शुल्क निर्धारित करना इस तर्क को पुनर्बलित करता है कि यह प्रदत्त सेवा के साथ किसी संवर्धन के बिना लाभार्थ के स्वरूप का भुगतान है। कृपया टिप्पणी करें।
- (ङ) यदि प्रबंधन संविदाकार शुल्क की लागत को मान्य किया जाता है तो टर्मिनल प्रबंधन में उसके द्वारा उपगत लागत तथा प्रतिकूल के संदर्भ में इसका औचित्य बताया जाना चाहिए।
- (च) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.2 में यह कहा गया है कि निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों को अथवा उनकी 'एसोसिएट कंपनी' को (समय-समय पर यथा संशोधित आयकर अधिनियम की धारा 92(क) के अंतर्गत यथा परिभाषित) संदेय तकनीकी सेवा शुल्क को प्रशुल्क प्रयोजनों के लिए लागत की अनुज्ञेय मद नहीं माना जाएगा, यदि 'सुरक्षित दूरी संबंध' के मापदंड को प्रयोज्य करके इसकी युक्तिसंगतता सिद्ध नहीं की जाती। कृपया, स्पष्ट करें कि क्या प्रबंधन संविदा शुल्क अन्य निजी टर्मिनल आपरेटरों द्वारा अदा किए जाने वाले तकनीकी सेवा शुल्क के समान है। यदि हां, तो लागत मद के रूप में प्रबंधन संविदा शुल्क के सम्मिलन को युक्तिसंगत सिद्ध करने के लिए आयकर अधिनियम के अनुसार इस लेन-देन के सुरक्षित दूरी संबंध को सिद्ध करते हुए सनदी लेखाकार का प्रमाणपत्र प्रस्तुत करें।
- (vii) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय तथा सामान्य उपरिव्यय
- (क) विचारार्थीन प्रत्येक वर्ष के लिए प्रशासन एवं सामान्य उपरिव्यय के अनुमान में विचारित मदों का विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत करें।
- (ख) वेतन को छोड़कर प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय के वर्ष 2007-08 में 160 लाख रुपए से बढ़कर 242 लाख रुपए होने का अनुमान है अर्थात् यह 51% की वृद्धि होगी। धोक मूल्य सूचकांक के कथित स्तर से अधिक महत्वपूर्ण स्तर पर इस लागत तत्त्व में अनुमानित वृद्धि का यह मानते हुए औचित्य बताएं कि यह उपरिव्यय सामान्यतः नियत स्वरूप का होता है।
- (ग) स्पष्ट करें कि 20 लाख रुपए प्रतिवर्ष का सीमाशुल्क ओ/टी व्यय किससे संबंधित है।
- (घ) ब्योरेदार परिकलन सहित कैटीन संबंधी आर्थिक- सहायता के अनुमान का आधार बताएं।
- (ङ) पुष्टि करें कि बस के लिए 12 लाख रुपए तथा कार के लिए 36 लाख रुपए का अनुमानित वार्षिक व्यय राजस्व व्यय के स्वरूप का है या पूंजीगत व्यय के स्वरूप का है। दस्तावेजी साक्ष्य सहित इस व्यय के अनुमान का आधार प्रस्तुत करें। यदि यह व्यय पूंजीगत स्वरूप का है तो इसे परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में जोड़ें तथा उसपर मूल्यहास का दावा करें।
- समनुदेशित की गई है। तथापि, प्रबंधन संविदात्मक शुल्क प्रकटन की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के मद्देनजर, इसे वित्तीय विवरणों से हटा देने का निर्णय लिया गया है।
- (एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधित लागत विवरणों में प्रशुल्क निर्धारण से प्रबंधन संविदा शुल्क के अनुमान को निकाल दिया गया है)।
- वेतन तथा अन्यो के संबंध में प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के ब्योरे प्रस्तुत कर दिए गए हैं।
- प्रस्तुत की गई पूर्वानुमानित लागत यह प्रकट करेगी कि पूर्ण प्रशासनिक तथा उपरिव्ययों के प्रचालन के प्रथम वर्ष में सुव्यवस्थित होने की आशा नहीं है। गतिविधियों में वृद्धि, विपणन प्रयासों तथा अन्य कारकों के कारण इस लागत तत्त्व में वृद्धि होने की आशा है। विचार में लिया गया मूल्यवृद्धि कारक केवल 5% है, जैसाकि, विवरण में उल्लेख किया गया है।
- यह भुगतान सीमाशुल्क विभाग को अपने स्टाफ को दूसरी तथा रात्रि पालियों के दौरान तथा रविवार एवं अवकाश के दिनों में तैनात करने के लिए संदेय राशि का द्योतक है।
- कैटीन संबंधी आर्थिक सहायता का परिकलन प्रति कर्मचारी प्रति दिन 20 रुपए/25 रुपए के आधार पर किया गया है।
- बस तथा कार पर व्यय पूंजीगत स्वरूप का नहीं है। यह व्यय शासकीय प्रयोजनों के लिए बस तथा कार के अनुरक्षण तथा प्रचालन पर या उनको किराए पर लेने के लिए है, जिसका अनुमान इसके अनुभव के आधार पर लगाया गया है। दस्तावेजी साक्ष्य व्यवस्थाओं को अंतिम रूप दिए जाने पर ही प्रस्तुत किया जा सकता है।

(च) चूंकि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर अपूर्ण था, इसे पुनः किसी दस्तावेजी साक्ष्य के साथ बस एवं कार के किराए/अनुरक्षण पर व्यय के अनुमान का आधार प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।

(viii) मूल्यहास :

मूल्यहास संयंत्र तथा मशीनरी पर 10.34% की दर पर परिकल्पित किया गया है। उपकरण के संबंध में अन्य निजी टर्मिनलों द्वारा दावा किया गया मूल्यहास सीसीटीएल तथा एनएसआईसीटी के मामले में 5.28%, आईजीटीपीएल द्वारा 5.6% तथा जीटीआईपीएल इत्यादि द्वारा लगभग 6.12% है। इस अवलोकन के आलोक में एबीजीकेसीटीएल द्वारा विचारित संयंत्र एवं मशीनरी पर 10.34% की मूल्यहास दर का औचित्य संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए बताया। साथ ही प्रस्ताव में विचारित मूल्यहास दर के संदर्भ में परिसंपत्ति समूह की प्रत्येक श्रेणी के लिए यथा मामला कंपनी अधिनियम अथवा रिआयत करार के उपबंधों का संदर्भ भी दें।

(ix) आरंभिक व्यय :

एबीजीकेसीटीएल ने आरंभिक व्ययों को परिसंपत्तियों के अपने सकल ब्लॉक का भाग माना है तथा उसपर मूल्यहास का दावा किया है। आरंभिक व्ययों को सकल ब्लॉक से अलग किया जाए तथा अन्य निजी टर्मिनलों में अपनाई जा रही पद्धति के समनुरूप उन्हें संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित कर पृथक दर्शाया जाए। प्रत्येक वर्ष के अंत में आरंभिक व्यय के अशोषित भाग को प्रतिकल का दावा करने के लिए नियोजित पूंजी में जोड़ा जाए।

5. नियोजित पूंजी :

(i) (क) पहले से आरंभ की गई विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजीगत मूल्य के संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें। इसी प्रकार, सीओडी 11 तथा 12 के लिए तदनंतर जोड़ी जाने वाली अन्य परिसंपत्तियों को अधिप्राप्त करने के लिए की गई कार्रवाई का साक्ष्य प्रस्तुत करें।

(ख) चूंकि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत किया गया क्रयादेश 4 रीथ स्टैकरों के संबंध में है जबकि इस मद के लिए पूंजीगत लागत 6 रीथ स्टैकरों के लिए अनुमानित की गई है। धरण-1 में नियोजन के लिए प्रस्तावित शेष 2 रीथ स्टैकरों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें।

(ग) एबीजीकेसीटीएल ने सीओडी 11 तथा सीओडी 12 में बाद में जोड़ी जाने वाली अन्य परिसंपत्तियों को अधिप्राप्त करने के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं की है न ही की गई कार्रवाई के संबंध में कोई साक्ष्य प्रस्तुत किया है।

संपूर्ण सुविधाओं तथा अवसंरचना के सुव्यवस्थित हो जाने के पश्चात बसों तथा कारों को 6 घंटे प्रति कार 30,000/-रुपए प्रति माह की दर पर तथा 2 बसों को 50,000/-रुपए प्रति माह की दर पर किराए पर लेने का प्रस्ताव है।

हमारे द्वारा अपनाई गई 10.34% की मूल्यहास दर कंपनी अधिनियम, 1956 अर्थात (अनुसूची XIV के कॉलम 7 की प्रविष्टि सं० II (i)(क)) के प्रावधानों के अनुसार है।

सिविल निर्माण कार्यों के सकल ब्लॉक के भाग के रूप में, आरंभिक व्यय संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित किए गए हैं। तथापि, इस संशोधित लागत विवरण में पृथक दर्शाया गया है।

आरंभ की गई आस्तियों की लागत तथा आरंभिक सीओडी तथा सीओडी 11 के लिए जोड़ी जाने वाली परिसंपत्तियों के लिए अब तक दिए गए आदेशों के समर्थन में निम्न दस्तावेजों की प्रतियां प्रस्तुत की गई हैं :-

- अप्रैल 2007 तक 2 रेल माउंटिड क्वे क्रेनों तथा 2 रबड़ टायर वाली गैट्री क्रेनों की आपूर्ति के लिए दूसन हैवी इंडस्ट्रीज एण्ड कंस्ट्रक्शन कं० लि० को दिया गया 15 मिलियन अमरीकी डॉलर का क्रय आदेश।
- यूरो 6 मिलियन के लिए 2 मोबाइल बंदरगाह क्रेनों की अधिप्राप्ति के लिए क्रय आदेश दिया गया है।
- 1.22 मिलियन यूरो या 4 रीथ स्टैकरों की आपूर्ति के लिए क्रय आदेश दिया गया है।
- ट्रेक्टरों/ट्रेलरों की खरीद के लिए प्रस्तुत इन्वायस की प्रतियां।

इसने अभी शेष दो रीथ स्टैकरों का आदेश देना है। तथापि, प्रस्तुत क्रयादेश रीथ स्टैकरों के शेष दो यूनिटों के लिए मार्गदर्शक के रूप में कार्य करता है।

सीओडी 11 के लिए अपेक्षित उपकरण के लिए कार्रवाई की जा चुकी है तथा संगत क्रयादेश की प्रतियां प्रस्तुत कर दी गई हैं। सीओडी 12 के संबंध में कार्रवाई अभी की जानी है तथा दस्तावेज कार्रवाई शुरू किए जाने के पश्चात ही प्रस्तुत किए जाएंगे।

- (ii) पुष्टि करें कि केवल पूर्ण हो चुकी तथा आरंभ की गई परिसंपत्तियों को ही नियोजित पूंजी के लिए गिना गया है तथा चालू कार्य को नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया गया है।
- (iii) परिशिष्ट-IV अध्याय-1 के साथ पठित खंड 4.12.2 के अनुसार, वाणिज्यिक प्रचालनों के शीघ्र प्रारंभन (सीओडी) के मामले में लाइसेंसधारक द्वारा न्यूनतम दो इलेक्ट्रिक रेल क्वे गैट्री क्रेनों के नियोजन की आवश्यकता है। तथापि, नियोजित किया जाने वाला प्रस्तावित उपकरण आरएमक्यूसी के बजाए 2 मोबाइल बंदरगाह क्रेन हैं। कृपया लाइसेंस करार की शर्तों से इस विषय के कारण स्पष्ट करें।
- (iv) पुष्टि करें कि वर्ष 2006-07 से 2009-10 के प्रत्येक वर्षों के दौरान प्रस्तावित नियत परिसंपत्तियों में वर्धन केपीटी तथा एबीजीकेसीटीएल के बीच किए गए करार के अनुसार है।
- (v) विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के दौरान नियत परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धनों के कारण यूनिट प्रचालन लागतों में कमी, यदि कोई हो, अनुमानित अतिरिक्त यातायात या प्रचालनात्मक कुशलता में सुधार निर्दिष्ट करें।
- (vi) (क) मुख्य अतिरिक्त पुर्जों की मदों के ब्योरे सहित पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों के अनुमान का आधार स्पष्ट करें। साथ ही, विचाराधीन प्रत्येक वर्ष में उपकरण की खरीद के साथ उपलब्ध कराए गए पूंजीगत कल-पुर्जे निर्दिष्ट करें। पुष्टि करें कि उपकरण की अधिप्राप्ति के साथ उपलब्ध कराए गए पूंजीगत कल-पुर्जों को इस अनुमानन में शामिल नहीं किया गया है।
- (ख) चालू (वर्तमान) परिसंपत्तियों के अंतर्गत गारंटी/एलसी के लिए नकद मार्जिन के अनुमान को अलग करें, क्योंकि यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुरूप नहीं पाया गया है।
- (ग) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.4 के अनुरूप कार्यशील पूंजी के अनुमानन हेतु वर्तमान देयताओं पर विचार करें।
- (vii) प्रपत्र-3क में क्षमता उपयोग के परिकलन में गणितीय त्रुटि को क्षमता उपयोग के साथ संबद्ध आरओसीई में सट्टा आशोधन के साथ सुधारा जाए।
6. जहां तक एबीजीकेसीटीएल द्वारा केपीटी को संदेय राजस्व अंश को लागत के रूप में स्वीकृत करने संबंधी उनके द्वारा किए गए अनुरोध का संबंध है, यह सूचित किया गया था कि यह प्राधिकरण प्रशुल्क नियतन प्रक्रिया में राजस्व अंश के संव्यवहार के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा मार्गदर्शित है। चूंकि, लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर 29 जुलाई, 2003 के उपरांत किए गए थे, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार इस मद को लागत के रूप में स्वीकृत नहीं किया जा सका।
- यह पुष्टि की जाती है कि चालू पूर्ण हो चुकी तथा आरंभ की गई परिसंपत्तियों को ही संबंधित पूंजी के लिए नियोजित पूंजी का परिकलन करने के लिए विचार में लिया गया है। चल रहे कार्य को नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया गया है।
- खंड 4.12.2 (i) में यह उल्लेख है कि वाणिज्यिक प्रचालनों को अतिरिक्त उपकरण के साथ सीओडी में तत्काल आरंभ किया जाए। परिशिष्ट IV, उपखंड 4.12.2 में अतिरिक्त उपकरण की व्यवस्था का अर्थ है- न्यूनतम दो क्रेनों का पूर्णतया भरे कंटेनरों के जहाज से तट तक तथा तट से जहाज तक संचालनों के प्रहस्तन में सक्षम हों। नियोजित किए जाने वाले प्रत्येक 1 उपकरण की आवश्यकता सीओडी II चरण पर है।
- यह पुष्टि की जाती है कि वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान प्रस्तावित परिसंपत्तियों में लाइसेंस करार के अनुसार है।
- परियोजना पर आरंभिक पूंजीगत परिव्यय लाइसेंस करार के अनुसार चरणों में प्रस्तावित है तथा परियोजना तभी पूर्ण होती है, जब कुल परिव्यय उपगत कर लिया जाता है। ऐसे मामले में सूचना प्रस्तुत नहीं की जा सकती। केवल संशोधित परिसंपत्तियों में किसी अतिरिक्त परिव्यय का प्रस्ताव किया जाता है तभी ऐसी विचारणएं प्रयोज्य होंगी।
- उपकरण की अधिप्राप्ति के साथ उपलब्ध कराए गए पूंजीगत कलपुर्जों को कार्यशील पूंजी के भाग के रूप में पूंजीगत कलपुर्जों के अनुमानन में शामिल नहीं किया गया है। पूंजीगत कलपुर्जों को संयंत्र तथा मशीनरी, आईटी, कार्यालय तथा वैद्युत उपकरणों के 3% पर अनुमानित किया गया है।
- कार्यशील पूंजी का वर्णन वर्तमान आस्तियों में से वर्तमान देयताओं को कम करने के रूप में किया गया है। यद्यपि, वर्तमान परिसंपत्तियों के अंतर्गत गारंटी/एलसी के लिए नकद मार्जिन के अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार नहीं हैं, तथापि, वे वर्तमान आस्तियों का भाग हैं। अतः इन मदों को कार्यशील पूंजी के भाग के रूप में अनुमत किया गया है।
- विचाराधीन वर्षों के लिए कोई भी वर्तमान देयताओं का पूर्वानुमान नहीं है।
- गणितीय त्रुटि को सुधार दिया गया है।
- तथापि, राजस्व अंश एक वार्षिक व्यय है तथा हमारी वित्तीय व्यवहार्यता पर प्रतिकूल प्रभाव डेगा, यदि इस मद को विचार में न रखा गया।

ग. दरों का मान

1. परिभाषाएं :

शब्द 'कंटेनर' की परिभाषा को सीसीटीएल, पीएसए सिकाल तथा आईजीटीपीएल जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में निर्धारित परिभाषा के समनुरूप आशोधित करें।

'कंटेनर' का अर्थ है मानक आईएसओ कंटेनर, जो कार्गो के परिवहन तथा स्टैकिंग के लिए उपयुक्त हो तथा यूनिट के रूप में प्रहस्तन किए जाने तथा कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा उठाए जाने में सक्षम हो।

दिए गए सुझाव के अनुसार संशोधित दरों के मान में शब्द 'कंटेनर' की परिभाषा में आवश्यक आशोधन कर दिया गया है।

2. सामान्य :

(i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान उधार दर (पीएलआर) के संदर्भ में ब्याज की दांडिक दर को अद्यतन करें।

प्रस्तावित दांडिक ब्याज दर को भारतीय रिजर्व बैंक की प्रवृत्त प्रधान उधार दर के समनुरूप आशोधित कर दिया गया है।

(ii) प्रयोज्य करों से संबंधित प्रस्तावित टिप्पणी को दरों के मान में शामिल किए जाने की आवश्यकता नहीं है।

पहले संशोधित दरों के मान में ऐसा कोई खंड नहीं था क्योंकि पत्तनों द्वारा प्रभारित दरों पर कोई कर उद्ग्रहणीय नहीं थे। अब पत्तनों द्वारा प्रभारित दरों पर सेवा कर संदेय है। अतः बाद में सेवा कर के संबंध में प्रयोक्ताओं द्वारा दरों संबंधी वियाद उठाए जाने से बचने के लिए ऐसी टिप्पणी का सम्मिलन आवश्यक है। टिप्पणी किसी प्रक्रियात्मक पहलू से संबंधित नहीं है बल्कि दरों से संबंधित है। अतः इसे रखा जाए।

3. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में यह शर्त रखी गई है कि प्रयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करना आवश्यक नहीं होगा। इस सिद्धांत के आधार पर कृपया प्रस्तावित दरों के मान में निम्नलिखित प्रावधान शामिल करें :-

(i) प्रयोक्ताओं द्वारा युक्तिसंगत स्तरों से अधिक उन विलंबों के लिए प्रभार अदा किया जाना अपेक्षित नहीं होगा, जो पत्तन पर आरोप्य हों।

(ii) यदि यान एबीजीकेसीटीएल की तटाधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण या उनकी खराबी की वजह से या एबीजीकेसीटीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से अक्रिय रहता है, तो यान की अक्रियता की अवधि के दौरान उपाजित केपीटी को संदेय गोदी किराया प्रभारों के समतुल्य छूट अनुमत की जाएगी।

उपर्युक्त रूपरेखा पर उपयुक्त खंड को प्रस्तावित संशोधित दरों के मान में शामिल कर लिया गया है।

4. (i) दरों के मान में प्रस्तावित प्रशुल्क मदों के परिकलन का आधार स्पष्ट करें। अलग-अलग प्रशुल्क दरों के लिए प्रस्तावित दरों का औचित्य उस गतिविधि के लिए लागत/वित्तीय विवरणों के प्रकाश में बताया जाना आवश्यक है।

संगत डाटा के अभाव में विभिन्न उप-गतिविधियों, जिनके लिए दर का प्रस्ताव किया गया है, की लागतों का पृथक्करण संभव नहीं है क्योंकि टर्मिनल को अभी प्रचालनरत होना है।

(ii) सामान्य कंटेनरों, आईसीडी कंटेनरों, नौकांतरण कंटेनरों, खतरनाक तथा अधिआयामी कंटेनरों के मामले में रेल से यार्ड तक संवहन के मामले में प्रस्तावित प्रभारों का परिकलन करने के लिए विचारित लागत तत्वों सहित ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

(iii) विचारित लागत तत्वों सहित इसी प्रकार का परिकलन हैच क्वरों, रिस्टो, शट-आउट, भंडारण एवं विविध प्रभारों के लिए प्रस्तुत करें।

5. कंटेनरों की प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रवृत्त दरों के मान तथा प्रस्तावित संयुक्त बॉक्स दर के अनुसार प्रयोज्य मदवार प्रशुल्क दर्शाते हुए एक तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत करें।

केपीटी उन सभी सेवाओं को उपलब्ध नहीं कराता जो एबीजीकेसीटीएल द्वारा उपलब्ध कराई जानी परिकल्पित है प्रस्तावित दरें इसकी लागतों पर आधारित हैं तथा इसलिए इन्हें अनुमोदित कर दिया जाए।

6. अनुसूची 1.1: आयात एवं निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संयुक्त दर तथा अनुसूची 1.2: नौकांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार :

(i) आयात/निर्यात कंटेनरों, रिक्त तथा भरे कंटेनरों तथा नौकांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दी जाने वाली विभिन्न सेवाओं के लिए प्रस्तावित संयुक्त दर का मदवार ब्योरा प्रस्तुत करें ।

अंतर्ग्रस्त सेवा के विभिन्न तत्वों का मदवार ब्योरा परिकलित नहीं किया गया है, क्योंकि इसने कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संयुक्त बॉक्स दरों का प्रस्ताव किया है। विभिन्न सेवाओं के लिए ऐसी मदवार दरों का परिकलन करना कठिन है ।

(ii) जहाजी कुलीगिरी सेवा उपलब्ध कराने के लिए प्रशुल्क व्यवस्था को स्पष्ट करें, जो लाइसेंस करार के खंड 4.12.2 (x) तथा (xvi) के अनुसार एबीजीकेसीटीएल का उत्तरदायित्व प्रतीत होती है । प्रसंगवश, जहाजी कुलीगिरी गतिविधि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अंतर्गत अभिविन्हांकित सेवाओं में से एक है तथा इसलिए इस दर को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाता है । इस स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं आएगा । यदि संदर्भाधीन लाइसेंस करार में एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनन्य रूप से यह सेवा उपलब्ध कराने की विशिष्ट अपेक्षा न भी की जाए । लाइसेंस करार के खंड 4.12.2(x) में लाइसेंसधारक से विशिष्ट रूप से यह अपेक्षा की गई है कि वह कंटेनर टर्मिनल के संबंध में उन सभी सेवाओं का निष्पादन करे, वचनबद्धता करे अथवा उन्हें उपलब्ध कराए जो लाइसेंसदाता महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के प्रावधानों के अंतर्गत निष्पादित करने के लिए प्राधिकृत है । खंड 4.12.2(xvii) के अनुसार, यह लाइसेंसधारक का दायित्व है कि वह कंडला पत्तन न्यास (जहाजी कुलीगिरी की लाइसेंसिंग) विनियम, 1988 के अंतर्गत लाइसेंसदाता से जहाजी कुलीगिरी लाइसेंस प्राप्त करे अथवा जहाजी कुलीगिरी प्रचालनों के संचालन के लिए पत्तन में किसी लाइसेंसशुदा जहाजी कुली ऑपरेटरों को नियोजित करे । इस स्थिति के मद्देनजर, एबीजीकेसीटीएल से अनुरोध है कि वह इस प्राधिकरण के अनुमोदनार्थ ऑन-बोर्ड जहाजी कुलीगिरी गतिविधि के लिए जांच करे तथा एक उपयुक्त प्रशुल्क व्यवस्था का प्रस्ताव करे ।

एबीजीकेसीटीएल ने पुष्टि की है कि वे लाइसेंस करार के संगत प्रावधानों का अनुपालन करेंगे । इसने तदनंतर स्पष्ट किया है कि ऑन-बोर्ड जहाजी कुली के लिए दर संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में शामिल है । तथापि संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में संगत शर्तों में यह आशोधन दर्शित नहीं होता ।

(iii) इस प्राधिकरण ने भारत सरकार द्वारा जारी नीतिनिर्देशों के अनुपालन में दिनांक 7 जनवरी, 2005 को एक आदेश पारित किया । उक्त आदेश के पैरा 5(2.3) के अनुसार, हालांकि मदवार प्रभार उद्ग्रहीत किए जाते हैं, तटीय रियायत जहाज से तट तक अंतरण तथा ब्वे से/ब्वे को भंडारण यार्ड से अंतरण तथा साथ ही/कार्गो एवं कंटेनरों पर घाटशुल्क पर दी जाएगी । स्पष्ट करें कि क्या प्रस्तावित रियायती दरें निम्न प्रशुल्क मदों के संबंध में दिशानिर्देशों के समनुरूप हैं:-

(क) अनुसूची 1.1क, क्रमांक (क), (ख) में प्रस्तावित तटीय रियायत में ग्राहक के वाहन से अथवा उसमें कंटेनर लादने से जुड़ी सेवाएं शामिल हैं ।

संयुक्त बॉक्स दर तटीय रियायत दिए जाने का प्रस्ताव है ।

(ख) इसी प्रकार, खंड 1.1 क क्रमांक (ग) में प्रस्तावित तटीय दरें कंटेनर यार्ड से रेल प्लेट पर अथवा विलोमतः तथा लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ से संबंधित हैं ।

(ग) अनुसूची 1.3 लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ प्रभार, अनुसूची 1.7 रीकर संबंधित प्रभारों, अनुसूची 1.8 शट-आउट कंटेनरों के लिए प्रभारों तथा अनुसूची 1.9 अतिरिक्त प्रभारों के संबंध में तटीय कंटेनरों पर रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है । उक्त आदेश के अनुसार इन प्रशुल्क मदों के लिए तटीय कंटेनरों

संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में आवश्यक सुधार कर दिया गया है ।

हेतु रियायती प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की आवश्यकता नहीं है। उक्त अवलोकन के प्रकाश में कृपया आवश्यक सुधारों के पश्चात दरों के मान हेतु संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

- (iv) टर्मिनल प्रयोक्ता द्वारा पत्तन उपकरण का प्रयोग न किए जाने पर संयुक्त दरों संबंधी अनुसूची 1.1ख में प्रस्तावित छूटों के आधार को स्पष्ट करें।

- (v) चूंकि, दरों के मान में किसी पृथक् घाटशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया गया है, कृपया स्पष्ट करें कि क्या संयुक्त दर में घाटशुल्क शामिल है। प्रस्तुत उत्तर के आधार पर, एबीजीकेसीटीएल को सलाह दी गई थी कि यह धारा 1.1क तथा धारा 1.2 के अंतर्गत प्रस्तावित टिप्पणी सं० 1 में आशोधन करके यह स्पष्ट उल्लेख करे कि संयुक्त दर में घाटशुल्क शामिल है।

7. हैच कवर प्रहस्तन के लिए धारा 1.4 में निर्धारित प्रमारों के संबंध में दिनांक 7 जनवरी, 2005 के हमारे आदेश सं० टीएएमपी/4/2004/सामान्य के अनुसार तटीय यानों के लिए रियायती प्रशुल्क का निर्धारण करें।

8. खंड 1.7 रीफर संबंधित प्रभार

- (i) प्री-ट्रिप निरीक्षण तथा रीफर चालन परीक्षण के लिए प्रस्तावित दर का आधार स्पष्ट करें।

चूंकि, प्रस्तावित दरें बाजार दरों के संदर्भ में हैं, दस्तावेजी सप्रत्य के साथ प्रवृत्त बाजार आधारित दरें निर्दिष्ट करें।

- (ii) विद्युत खपत तथा-यहां उपलब्ध कराई जा रही अन्य सेवाओं की लागत के संदर्भ में क्रमांक (ग) के अंतर्गत बिजली की आपूर्ति हेतु प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं।

9. अनुसूची 1.9 में विभिन्न विविध सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का आधार प्रस्तुत करें।

10. खंड 1.10 कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार

- (i) विभिन्न कंटेनरों के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभारों का आधार स्पष्ट करें।

परिवर्ती लागत में बचत तथा अन्य कंटेनर टर्मिनलों पर प्रवृत्त दरों को ध्यान में रख कर छूटें प्रस्तावित की गई हैं।

वर्तमान में संयुक्त बॉक्स दरों के अतिरिक्त घाटशुल्क प्रभारित करने का प्रस्ताव नहीं है। धारा 1.1 तथा 1.2 के अंतर्गत प्रस्तावित टिप्पणी सं० (1) को आशोधित करना आवश्यक नहीं पाया गया है, क्योंकि प्रस्तावित टिप्पणी में प्रस्तावित संयुक्त दर द्वारा शामिल सेवाओं को दर्शाया गया है।

संशोधित दरों के मान में आवश्यक आशोधन कर दिया गया है।

ये वैकल्पिक सेवाएं हैं। अंतर्ग्रस्त कार्य के लिए बाजार दरों को विचार में रखते हुए दरें प्रस्तावित की गई हैं।

प्री-ट्रिप निरीक्षण के लिए निर्धारित दरें 20' के लिए 300/-रुपए तथा 40' के लिए 450/- रुपए पर विजाग कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्रभारित दरों तथा पीएसए सिकाल द्वारा 16 अमरीकी डॉलर पर प्रभारित दरों के तुलनीय है, जबकि एबीजीकेसीटीएल ने 20' तथा 40', दोनों कंटेनरों के लिए 350/-रुपए की दर प्रस्तावित की है। इसी प्रकार, रीफर चालन परीक्षण के लिए, विजाग टर्मिनल 20' के लिए 300/-रुपए प्रभारित करता है तथा 40' कंटेनर के लिए 450/-रुपए प्रभारित करता है, जबकि दरों के मान में 200/-रुपए प्रस्तावित है।

दर का प्रस्ताव विद्युत की खपत तथा अन्य कारकों को ध्यान में रख कर किया गया है। ये केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों के समनुरूप है। वस्तुतः केपीटी को अपने दरों के मान में इस सेवा के लिए दरों की व्यवस्था करने की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि कंटेनर यातायात का प्रहस्तन केवल एबीजीकेसीटीएल में किया जाना है।

एमआईसीटी में रीफर कंटेनर के लिए बिजली प्रभार 30 अमरीकी डॉलर प्रतिदिन है, जबकि इसकी तुलना में एबीजीकेसीटीएल द्वारा 4 घंटों के लिए 180/-रुपए का प्रस्ताव किया गया है। 1 अमरीकी डॉलर = 45 रुपए मानते हुए, एमआईसीटी द्वारा निर्धारित दर 225 रुपए बैठती है, जो उनके द्वारा लगभग 6 यूनिट प्रति घंटा बिजली की खपत मानते हुए प्रस्तावित 180/-रुपए की तुलना में है।

ये वैकल्पिक सेवाएं हैं। कुछ मदों के लिए प्रभारों का प्रस्ताव ऐसी सेवाओं की आवश्यकताओं को हतोत्साहित करने के लिए किया गया है। अन्य मदों के मामले में, दरों का प्रस्ताव करते समय अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों में प्रवृत्त दरों को ध्यान में रखा गया है।

प्रस्तावित दरें निःशुल्क अवधि के पश्चात टर्मिनल के परिसर पर कंटेनरों के दीर्घकालीन भंडारण को हतोत्साहित करने के लिए है।

अन्य कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्रभारित दरों को दर प्रस्तावित करते समय ध्यान में रखा गया है।

- (ii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में यह निर्धारित किया गया है कि प्रयोक्ताओं को युक्तिसंगत स्तर से अधिक उस विनिर्देश के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं है, जो पत्तन पर आरोप्य है। इस सिद्धांत के आधार पर एक प्रावधान शामिल करें, जिसमें यह उल्लेख हो कि उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपाजित नहीं होंगे, जिसके दौरान एबीजीकेसीटीएल प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनरों का परिदाय करने/अंतरण करने की स्थिति में नहीं है।

संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में उपयुक्त प्रावधान शामिल किया गया है।

- (iii) उपलब्ध कराई गई सेवाओं के लिए अतिरिक्त लागत के संदर्भ में प्रथम दो स्लैब के लिए केपीटी के दरों के मान में निर्धारित ठहरने के समय के विद्यमान प्रभारों में लगभग 5005% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।

प्रस्तावित दर टर्मिनल के परिसर पर कंटेनरों के दीर्घावधि भंडारण को हतोत्साहित करने के लिए है। इसके अतिरिक्त, केपीटी द्वारा किसी को पट्टा किराया नहीं दिया जाता है। एबीजीकेसीटीएल ने अनुरोध किया है कि केपीटी के नियत संचोदक प्रस्ताव पर प्रस्तुत उसकी टिप्पणियों को देखा जाए। एबीजीकेसीटीएल ने कहा है कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित ठहरने के समय के प्रभारों को हटाया जाना आवश्यक है, क्योंकि लाइसेंस करार के अनुसार, सभी कंटेनर यानों का प्रहस्तन एबीजीकेसीटीएल द्वारा सं० 11 तथा 12 पर किया जाना अपेक्षित है।

- (iv) उपलब्ध कराई जाने वाली अपेक्षित अतिरिक्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के भंडारण के लिए सामान्य प्रयोज्य प्रभारों के तीन गुणा उद्ग्रहण के संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी सं० 5 का औचित्य बताएं।

ऐसे कंटेनर क्षितिज ऊंचाई में तथा/अथवा ऊर्ध्वस्थ एक 45 फुट के कंटेनर से अधिक ऊंचाई वाले हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत, 40 फुट से अधिक के कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार 20 फुट के कंटेनरों के प्रभारों से तीन गुणा हो सकते हैं।

- (v) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.7.3 खतरनाक कंटेनर के मामले में प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभार पर 25% की सीमा तक प्रीमियम उद्ग्रहण की अनुमति देता है। एबीजीकेसीटीएल ने टिप्पणी संख्या (6) में खतरनाक तथा रीफर कंटेनर के संबंध में प्रयोज्य भंडारण प्रभार पर 50% प्रीमियम के उद्ग्रहण का प्रस्ताव किया है, जो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 के अनुरूप नहीं पाया गया है। उपलब्ध कराई जाने वाली अपेक्षित अतिरिक्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से अधिक प्रीमियम का प्रस्ताव करने का औचित्य बताएं तथा साथ ही रीफर कंटेनर के लिए अंतर्ग्रस्त अतिरिक्त लागत के संदर्भ में तथा साथ ही इस तथ्य के प्रकाश में कि कंटेनर की इस श्रेणी के लिए अन्य कंटेनर टर्मिनलों में ऐसा प्रीमियम निर्धारित नहीं किया गया है, रीफर कंटेनरों के संबंध में ऐसे प्रीमियम का प्रस्ताव करने के कारणों का औचित्य भी बताएं।

इसने रीफर कंटेनरों को हटकर तथा सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के लिए प्रीमियम को 25% पर आशोधित करके दरों के मान में शर्त को आशोधित करने का अनुरोध किया है।

- (vi) इस तथ्य के प्रकाश में कि किसी अन्य प्राइवेट टर्मिनल के दरों के मान में ऐसे प्रावधान का निर्धारण नहीं किया गया है, नीलामी समाप्त होने के पश्चात रिक्त कंटेनरों पर भंडारण प्रभार का उद्ग्रहण करने के संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी सं० 7 को शामिल करने के पीछे तर्काधार को स्पष्ट करें।

यह नीलामी के पश्चात परिसर में ऐसे कंटेनरों के रुके रहने को हतोत्साहित करने के लिए है, जिसका सहारा लिया जाता है, क्योंकि कंटेनर पर दीर्घावधि तक राखा नहीं किया जाता या निकासी नहीं की जाती है।

11. धारा 1.11 कूड़ा हटाने के लिए प्रभार :

उपलब्ध कराई गई सेवाओं की लागत के संदर्भ में जहाज के नौतल पर एकत्रित कूड़े को हटाने के लिए 2000/-रुपए प्रति टन प्रति ट्रिप की प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं।

प्रस्तावित दर प्रयुक्त बाजार दरों पर आधारित है।

12. **खंड 1.12 स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार :**
जल की अधिप्राप्ति की लागत के संदर्भ में तथा अनुज्ञेय सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं। इस दर को केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों के समनुरूप संशोधित दरों के मान से संतुलित कर दिया गया है।
13. **अनुसूची-II अन्य सेवाएं**
खंड 2.1 से 2.3 में अन्य सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का आधार स्पष्ट करें। ये वैकल्पिक तथा आयसरिक विविध सेवाएं हैं।

5.2. केपीटी से कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध भी किया गया था। केपीटी ने स्पष्टीकरण प्रस्तुत कर दिए हैं। प्रस्तुत किए गए उत्तर की संवीक्षा के आधार पर केपीटी को पुनः अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। तथापि, केपीटी ने अभी तक एक अनुस्मारक दिए जाने के बावजूद अपना उत्तर प्रस्तुत नहीं किया है। पूछे गए प्रश्नों तथा केपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

क्र०सं० हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न

केपीटी का उत्तर

- (1) (क) लाइसेंस के खंड 4.8.1 के अनुसार लाइसेंसधारक के परामर्श से लाइसेंसदाता द्वारा नियुक्त की जाने वाली लेखापरीक्षा फर्म द्वारा यथा निर्धारित परियोजना लागत की एक प्रति प्रस्तुत करें। यह लेखापरीक्षा फर्म को नियुक्त करने की प्रक्रिया में लगा हुआ है। लाइसेंसधारक ने अभी तक परियोजना लागत के ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए हैं। जैसे ही ये ब्योरे प्रस्तुत किए जाएंगे, लाइसेंसदाता द्वारा इस प्रकार नियुक्त की गई लेखापरीक्षा फर्म परियोजना लागत का निर्धारण करेगी तथा उसे अंग्रेषित कर दिया जाएगा।
- (ख) इसके उत्तर के संदर्भ में, केपीटी को सूचित किया गया कि एबीजीकेसीटीएल को भी उनके द्वारा पहले ही अधिप्राप्त की जा चुकी परिसंपत्तियों के संबंध में समस्त दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने की सलाह दी गई है। केपीटी एबीजीकेसीटीएल के साथ समन्वय करके परियोजना लागत की एक प्रति अंग्रेषित करने की व्यवस्था करे, जो लाइसेंस करार के खंड 4.8.1 के अनुसार लाइसेंसदाता द्वारा नियुक्त की जाने वाली लेखापरीक्षा फर्म द्वारा निर्धारित की गई है। पत्तन से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।
- (ग) बंध सं० 11 तथा 12 के निजीकरण की परियोजना लागत के संदर्भ में बोली प्रक्रिया के दौरान केपीटी द्वारा दी गई व्यवहार्यता रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत करें। पत्तन ने इस मद का कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया है।
- (ii) विगत दो वर्षों अर्थात् वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर केपीटी की कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि का लागत विवरण प्रस्तुत करें। संबंधित सूचना निम्न प्रकार है :-

(लाख रुपए)

	2004-05 के वास्तविक आंकड़े	2005-06 के ब०आ०
कुल लागत	757.05	597.65
कुल आय	738.14	327.64
अधिशेष/घाटा	-18.91	-270.01

- (iii) (क) वर्ष 2006-07 तथा 2009-10 के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा किए गए यातायात अनुमानों पर टिप्पणी करें।

अनुमान एमजीटी से अधिक है। तथापि, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा दर्शाए गए सतत आंकड़े संभवतः सही नहीं हैं। इनमें वर्धनात्मक अभिवृद्धि होगी।

उद्भूत होने तथा हिटरलैंड के गंतव्य स्थल की ओर जाने वाले कंटेनर यातायात की वर्तमान प्रवृत्ति, उपलब्ध अवसंरचना सुविधाओं तथा वर्ष 2006-07 की तृतीय तिमाही के दौरान कंटेनर टर्मिनल प्रचालनों के प्रत्याशित आरंभ के आधार पर वर्ष 2006-07 के दौरान 26.00 लाख टन (2.17 लाख टीईयू) तथा वर्ष 2009-10 के लिए 46.94 लाख टन (3.91 लाख टीईयू) के पूर्वानुमान यथार्थवादी प्रतीत होते हैं।

- (ख) चूंकि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान केपीटी द्वारा दर्शाए गए न्यूनतम गारंटीशुदा धूपुट (एमजीटी) से अधिक नहीं थे, केपीटी को पुनः अनुरोध किया गया कि यह एबीजीकेसीटीएल द्वारा नियोजित/नियोजित किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2006-07 (प्रचालन के आरंभ की तिथि से) से वर्ष 2009-10 तक प्रत्येक वर्ष के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले संभावित यातायात का युक्तिसंगत अनुमान प्रस्तुत करें।
- (iv) विगत दो वर्षों के लिए आयात तथा निर्यात, दोनों के लिए लदे हुए/खाली कंटेनरों का औसत ठहरने का समय प्रस्तुत करें।
- (v) (क) केपीटी तथा कंडला डॉक लेबर बोर्ड (केडीएलबी)(जहां भी प्रयोज्य हो) द्वारा इसके दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार उद्ग्रहीत प्रशुल्क निर्दिष्ट करें।
- (ख) केपीटी में प्रवृत्त प्रशुल्क स्तर पर एबीजीकेसीटीएल के अनुमानित यातायात पर आय अनुमानन प्रस्तुत करें।
- (ग) एबीजीकेसीटीएल द्वारा लगाए गए आय अनुमानन की युक्तिसंगतता पर टिप्पणी करें।
- (vi) (क) केपीटी द्वारा एबीजीकेसीटीएल को प्रचालन सौंपते समय कंटेनर टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता निर्दिष्ट करें।
- (ख) एबीजीकेसीटीएल द्वारा आरंभ किए गए/आरंभ किए जाने के लिए प्रस्तावित नए उपकरण के नियोजन को ध्यान में रखते हुए तथा साथ ही उत्पादकता में सुधार, जो निजीकरण का एक उद्देश्य है, के कारण क्षमता में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए टीईयू में वार्षिक धूपुट के अर्थ में एबीजीकेसीटीएल की अभिकल्पित क्षमता प्रस्तुत करें।
- (vii) केपीटी के कर्मचारियों की संख्या जिन्होंने वस्तुतः एबीजीकेसीटीएल में कार्यभार ग्रहण किया है तथा ऐसे कर्मचारियों की अनुमानित मजदूरी लागत प्रस्तुत करें।

केपीटी ने इस मद के संबंध में कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया है।

कंडला में लदे हुए कंटेनरों के लिए औसत ठहरने का समय आयात के लिए औसतन लगभग 6 दिन तथा निर्यात के लिए 2 दिन है। तथापि, रिक्त कंटेनरों के लिए ठहरने का समय 3 से 10 दिन के भीतर समय-समय पर भिन्न रहता है।

केपीटी तथा केडीएलबी (जहां भी प्रयोज्य है) द्वारा इसके दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार उद्ग्रहीत प्रशुल्क निम्नानुसार है :-

क्र० सं०	विवरण	भरे कंटेनर		खाली कंटेनर	
		20'	40	20'	40
(i)	क्वे क्रेनों या समान प्रकार के उपकरणों द्वारा प्रहस्तन प्रभार	कंडला पत्तन में कोई क्वे क्रेन नहीं है			
(ii)	कंटेनर पर घाटशुल्क	600	900	120	180
(iii)	कंटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क		शून्य		
(iv)	जहाजी कुली प्रभार	-	-	-	-

कंटेनरों की जहाजी कुली गतिविधि निजी प्रचालकों द्वारा की जाती है।

आय अनुमानन नीचे प्रस्तुत किया गया है :-

(लाख रुपए)

2006-07 361
2007-08 942
2008-09 1016
2009-10 1095

चूंकि, प्रस्तावित दरे उच्च प्रतीत होती है, एबीजीकेसीटीएल द्वारा लगाए गए आय अनुमान भी अधिक प्रतीत होते हैं।

वर्तमान में एक बर्थ (अर्थात् बर्थ सं० 11) जिसकी लंबाई 281 मीटर है, कंटेनर प्रहस्तन के लिए लाइसेंसधारक को सौंपी गई है तथा इस बर्थ की अभिकल्पित क्षमता 2.5 लाख टीईयू प्रति वर्ष होने का अनुमान लगाया गया है।

545 मीटर लंबाई की दो बर्थों वाले तथा नए उपकरण के नियोजन सहित एबीजीकेसीटीएल टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता 5.5 लाख टीईयू प्रति वर्ष होने का अनुमान है।

केपीटी के किसी कर्मचारी ने एबीजीकेसीटीएल में कार्यभार ग्रहण नहीं किया है।

- (viii) (क) लाइसेंस करार के खंड 7.3 के अनुसार वर्ष 2006-07 से 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए एबीजीकेसीटीएल से प्राप्य वस्तुतः लाइसेंस शुल्क का उल्लेख करें।

एबीजीकेसीटीएल से प्राप्य लाइसेंस शुल्क निम्न प्रकार है :-	
वर्ष 2006-07 के लिए	1,69,65,000.00 रुपए
	आनुपातिक
वर्ष 2007-08 के लिए	7,04,00,000.00 रुपए
वर्ष 2008-09 के लिए	7,29,00,000.00 रुपए
वर्ष 2009-10 के लिए	7,56,00,000.00 रुपए

(ख) उत्तर में उल्लिखित एबीजीकेसीटीएल से प्राप्त लाइसेंस शुल्क लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार नहीं पाया गया है। केपीटी ने दर्शाया है कि एलएफ 2 भुगतान 2007-08 से देय है, किन्तु लाइसेंस करार के खंड 7.3 के अनुसार, एलएफ 2 भुगतान सौंपने के तीसरे वर्ष की तारीख (लाइसेंस सौंपने की तिथि से 730 दिन) अर्थात् 23 जून, 2008 से उपाजित होता है। लाइसेंस करार की शर्त के अनुसार एबीजीकेसीटीएल से प्राप्त पट्टा किराए का सही अनुमानन प्रस्तुत करे। इस संदर्भ में, एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित लाइसेंस शुल्क (स्टैकयार्ड के अतिरिक्त 5 हेक्टेयर के लिए लाइसेंस शुल्क सहित) सन्निहित करने वाले अनुबंध-9 का संगत उद्धरण यहां इसके साथ संलग्न है। केपीटी सत्यापन करे तथा पुष्टि करे कि क्या यह लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।

(ग) पुष्टि करें कि क्या 5 हेक्टेयर का अतिरिक्त स्टैकयार्ड क्षेत्र एबीजीकेसीटीएल को उपलब्ध कराया गया है। यदि हां, तो वह तिथि निर्दिष्ट करे जब यह अतिरिक्त बैकअप क्षेत्र उन्हें उपलब्ध कराया गया था तथा साथ ही लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार वर्ष 2006-07 से वर्ष 2009-10 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए इस बैकअप क्षेत्र के पट्टे के लिए एबीजीकेसीटीएल से प्राप्य लाइसेंस शुल्क भी निर्दिष्ट करें।

(घ) अतिरिक्त स्टैक क्षेत्र सौंपे जाने की सही तिथि के बारे में प्रश्न को पुनः दोहराया गया।

- (ix) कंटेनर प्रहस्तन के लिए केपीटी में विद्युत तथा ईंधन की प्रति टीईयू खपत के ब्योरे प्रस्तुत करें। राज्य बिजली बोर्ड द्वारा नियत बिजली की यूनिट दर तथा साथ ही ईंधन की यूनिट दर भी प्रस्तुत करें।

- (x) (i) सकल ब्लॉक में अनुमानित वर्ष 2006-07 में 100.23 करोड़ रुपए, 2007-08 में 109.71 करोड़ रुपए, 2008-09 में 84.71 करोड़ रुपए तथा वर्ष 2009-10 में 34.30 करोड़ रुपए के वर्धनों के औचित्य पर टिप्पणी करें। पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार है।

(ii) एबीजीकेसीटीएल ने तर्क दिया है कि उनके द्वारा किया जाने वाला प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार की अपेक्षा के अनुसार अनिवार्य नहीं है। अतः वे सृजित सुविधाओं के अल्प प्रयोग के लिए उत्तरदायी नहीं हैं। इस संदर्भ में, केपीटी से अनुरोध है कि यह लाइसेंस करार में परिकल्पित निवेश स्तरों का आधार और औचित्य बताएं।

(iii) एबीजीकेसीटीएल द्वारा यातायात अनुमानन कंटेनर प्रहस्तन उपकरण नियोजित करने के इसके प्रस्ताव के बावजूद यातायात

केपीटी से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

अतिरिक्त स्टैक यार्ड के लिए 5 हेक्टेयर भूमि अभी तक एबीजीकेसीटीएल को उपलब्ध नहीं कराई गई है। लाइसेंस करार के खंड के अनुसार यह उन्हें उनके अनुरोध पर उपलब्ध कराई जाएगी। वसूल किया जाने वाला शुल्क पत्तन क्षेत्र के भीतर पक्का प्लॉट के लिए दरों के मान के अनुसार अर्थात् 18/- रुपए प्रति वर्गमीटर प्रति माह होगा।

केपीटी से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

अभी तक, केपीटी के पास कोई विशिष्ट कंटेनर प्रहस्तन सुविधाएं नहीं थी। कंटेनरों का प्रहस्तन शिपगियरों की सहायता से जहाजी कुलियों द्वारा किया जाता है तथा उन्हें ट्रेलरों द्वारा संचालित किया जाता है, जिन्हें निजी प्रचालक प्रचालित करते हैं तथा उनपर स्वामित्व रखते हैं। अतः उनके ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं। बिजली बोर्ड द्वारा वसूल की गई बिजली की यूनिट दर औसतन 4.50 रुपए प्रति केल्विन्यूएच है।

जहां तक लाइसेंस करार में प्रावधान का संबंध है, निवेश पर कोई प्रतिबंध नहीं है।

(ii) तथा (iii) में पूछे गए प्रश्नों के संबंध में पत्तन से आगे कोई और उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

पूर्वानुमानों में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि निर्दिष्ट नहीं करता। अतः केपीटी को पुनः सलाह दी गई है कि वह सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धनों के औचित्य पर विशिष्ट टिप्पणी करें।

(xi) (क) एबीजीकेसीटीएल ने जहाजी कुली प्रभारों को निकाल कर संयुक्त दर का प्रस्ताव किया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार लैशिंग/अनलैशिंग सहित जहाजी कुली प्रचालन उपलब्ध कराने के लिए एबीजीकेसीटीएल को जहाजी कुली लाइसेंस दिया गया है। साथ ही, यह भी स्पष्ट करें कि जहाजी कुली सेवा प्रदान करने के लिए कौन उत्तरदायी है।

(ख) एबीजीकेसीटीएल को कंटेनर टर्मिनल सौंपने से पूर्व जहाजी कुली सेवाएं प्रदान करने की प्रशुल्क व्यवस्था निर्दिष्ट करें।

(ग) साथ ही, कंटेनर टर्मिनल में ऑन-बोर्ड जहाजी कुलीगिरी व्यवस्था पर एक विस्तृत टिप्पणी प्रस्तुत करें।

(घ) पत्तन द्वारा एबीजीकेसीटीएल को कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए दो बर्थें सौंपने से पूर्व कंटेनर को जहाजी कुली सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए निजी जहाजी कुलियों द्वारा उद्ग्रहीत बाजार दर निर्दिष्ट करें।

केपीटी (जहाजी कुलीगिरी की लाइसेंसिंग विनियम, 1988) के अनुसार, एबीजीकेसीटीएल को लाइसेंस लाइसेंसिंग नीति के अनुसार दिया तथा प्रचालित किया जाएगा।

एबीजीकेसीटीएल को कंटेनर टर्मिनल सौंपने से पूर्व जहाजी कुली सेवाएं निजी प्रचालकों द्वारा प्रदान की जाती थी, जिसके लिए केपीटी के पास दरों के मान में कोई प्रशुल्क व्यवस्था नहीं थी।

पत्तन से उत्तर प्रतीक्षित है

पत्तन से उत्तर प्रतीक्षित है

6.1. इस बीच एबीजीकेसीटीएल ने केपीटी में अपने प्रचालन के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था पर अनुमोदन मांगते हुए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया, क्योंकि इसने टर्मिनल को दिसम्बर, 2006 के पहले पखवाड़े में अनुमानिक रूप से चालू करने का प्रस्ताव किया था। इसने इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम रूप से दरों को अनुमोदित किए जाने तक प्रचालन के प्रारंभ की तारीख से प्रस्तावित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था को अनन्तिम अनुमोदन देने का अनुरोध किया था। अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था के लिए प्रस्तावित दरें प्रारंभिक प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित दरों के समान थीं। एमआईसीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रभार 20 फुट के भरे हुए कंटेनर के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित 3500/-रुपए (जहाजी कुली के कार्यकलापों के लिए प्रभारों को छोड़कर) की दर की तुलना में 20 फुट कंटेनर के लिए 3975/-रुपए सूचित की गई थी।

6.2. वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.12 में उल्लेख किया गया है कि जब एक नई सुविधा चालू की जाती है अथवा मौजूदा सुविधाओं का निजीकरण किया जाता है तब अनुमत्य प्रारंभिक प्रशुल्क तुलनीय सुविधाओं के लिए उसी पत्तन में मौजूदा प्रशुल्क स्तर से अधिक नहीं होगा। अगर ऐसी तुलना उपलब्ध नहीं है तो किसी समीपस्थ तुलनीय पत्तन पर विद्यमान प्रशुल्क पर संदर्भ स्तर के रूप में विचार किया जाएगा। संशुद्ध दिशानिर्देश आगे निर्दिष्ट करते हैं कि किसी प्रचालक को वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करने से लेकर ही एक पृथक लागत आधारित प्रशुल्क की अनुमति दी जाएगी, अगर यह स्थापित हो जाता है कि पत्तन न्यास के मौजूदा प्रशुल्क को अभ्यास से उसे किए गए उच्चतर स्तर के निवेश के दृष्टिगत कठिनाई उत्पन्न होगी। चूंकि, एमआईसीटी का प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित नहीं किया गया था, इसलिए एबीजीकेसीटीएल का तदर्थ दर निर्धारित करने के लिए आधार के रूप में उन दरों पर विचार करना उपयुक्त नहीं पाया गया था। कुछ अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में संबंधित महापत्तनों को तत्कालीन विद्यमान दरों को अंतरिम उपाय के रूप में अपनाने की अनुमति दी गई थी।

एबीजीकेसीटीएल के मामले में पश्चिमी तट पर निकटतम पड़ोसी कंटेनर टर्मिनल, जो इस प्राधिकरण के विनियामक क्षेत्राधिकार में है, गेटवे टर्मिनल ऑफ इंडिया लिमिटेड (जीटीआईपीएल) है, जिसे हाल ही में विकसित और चालू किया गया है। चूंकि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा संकल्पित यथायात और निवेश तथा जीटीआईपीएल द्वारा किए गए पूर्वानुमानों में काफी भिन्नता थी, इसलिए जीटीआईपीएल के लिए अनुमोदित दरों के आधार पर ही प्रशुल्क को बेंचमार्क करना उपयुक्त नहीं पाया गया था। इसी प्रकार, जेएनपीटी में अन्य टर्मिनलों के साथ कोई तुलना भी प्रहस्तन किए गए कंटेनरों की मात्रा और मूल्यहासित निवेश के कारण विषम हो जाएगी।

6.3. कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने भी एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित अंतरिम प्रशुल्क स्तर पर आपत्ति उठाई थी। उनकी मुख्य चिंता यह थी कि प्रचालक ने प्रारंभ में न्यूनतम उपस्करों के साथ प्रचालन प्रारंभ करने का प्रस्ताव किया और इसलिए स्थापित किए जाने वाले संभावित उपस्कर पर प्रशुल्क का नियतन समय-पूर्व कार्य हो सकता है। हमारे अनुरोध पर कंडला पत्तन न्यास ने एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल का तदर्थ प्रशुल्क नियत करने के संबंध में एबीजीकेसीटीएल और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों के साथ अपनी बैठक के परिणाम की रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। रिपोर्ट की मुख्य विशेषताओं की चर्चा नीचे की गई है :-

- (i) जहाज के गियर की तैनाती सहित कंटेनर प्रहस्तन के पारंपरिक तरीके के लिए विद्यमान दरों का आंकड़ा नीचे सारणीबद्ध है :-

क्र०सं०	विवरण	प्रभार (रुपए)
(क)	जहाजी कुली कार्य	600 से 800
(ख)	घाटशुल्क	600
(ग)	घाट पर उठाकर (जेट्टी के हुक स्थल से ट्रेलर तक) रखना	150
(घ)	कंटेनर यार्ड तक बुलाई	250
(ङ)	कंटेनर यार्ड में उठाकर ले जाना	150
(च)	प्रलेखीकरण	500
जोड़		2250 से 2450

(यह प्रशुल्क जहाज के गियर के प्रयोग किए जाने पर लागू है)

- (ii) व्यापार जगत ने सुझाव दिया कि एक 20 फुट के लदे हुए कंटेनर का प्रहस्तन प्रभार कुछ समय के लिए लगभग 2850 रुपए से 3050 रुपए तक हो सकता है, अगर जहाज के गियर का प्रयोग नहीं किया जाता और चल बंदरगाह क्रेन लगाया जाता है ।
- (iii) उच्चतर दरों को नियत करने से केपीटी से मौजूदा कंटेनर यातायात कम नहीं होना चाहिए । समीपस्थ पत्तन जैसे मुंदड़ा और पिपावाव गुजरात के लिए कंटेनर यातायात के लगभग 80% से 90% का बाजार हिस्सा धारित करते हैं और केपीटी गुजरात तट पर एकमात्र महापत्तन है, जो प्रशुल्क नियतन के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के विनियामक प्राधिकार में है ।
- (iv) व्यापार जगत ने अन्य प्रस्तावित प्रशुल्क मदों पर भी स्पष्टीकरण मांगा है । एबीजीकेसीटीएल ने व्यापार जगत द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है । व्यापार जगत द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण और एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

क्र०सं० व्यापार जगत द्वारा मांगा गया स्पष्टीकरण

एबीजीकेसीटीएल की टिप्पणियां

- | | |
|--|--|
| (1) 20' फुट के भरे हुए कंटेनर के लिए 425/- रुपए का उठाकर लादने और उठाकर उतारने का प्रभार लागत आधार पर तर्कसंगत नहीं है । | कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं । |
| (ख) भरे हुए/खाली कंटेनर (1500/-रुपए) की आंतरिक बुलाई और शट-आउट कंटेनर (1800/-रुपए) के लिए प्रभार को कार्यकलापवार लागत-आधारित होना आवश्यक है । | कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं । |
| (ग) क्या शट-आउट कंटेनर को आंतरिक बुलाई तथा साथ ही शट-आउट कंटेनरों के लिए प्रभार दोनों अदा करना अपेक्षित है? | यह शट-आउट प्रभार लगाएगा, जिसमें कंटेनर की आंतरिक बुलाई शामिल है । |
| (घ) क्या प्रदेश द्वार से बाहर जाते समय खाली कंटेनर पर द्वार खोलने का प्रभार लागू होता है, अगर द्वार सुरक्षा संबंधी निरीक्षण के लिए खुला रखा जाता है ? | हां, ऐसा प्रशुल्क मांगने का प्रयोजन प्रयोक्ताओं को यह सुविधा प्रदान करना है । |
| (ङ) क्या 400/-रुपए के निरीक्षण प्रभार में द्वार खोलने और जांच के लिए कंटेनर से पैकेज हटाने का प्रभार शामिल है ? | नहीं । निरीक्षण प्रभार वास्तव में सीमाशुल्क अधिकारियों द्वारा सील के सत्यापन के लिए है, उससे अधिक कुछ नहीं । अगर सीमाशुल्क कंटेनर में रखे कार्गो का सत्यापन करना चाहेगा तो यूनिटों को खाली करने और तत्पश्चात सत्यापन के लिए एबीजीकेसीटीएल से बाहर निकाला जाना चाहिए । टर्मिनल परिसर का प्रयोग भरने/खाली करने के कार्यकलापों के लिए नहीं किया जा सकता । |
| (च) गलत घोषणा के लिए क्रमशः 20 फुट और 40 फुट के खाली कंटेनरों पर प्रस्तावित 2000/-रुपए से 4000/-रुपए तक के प्रभार का औचित्य प्रस्तुत करें । यह स्पष्ट करें कि क्या प्रभार में ऐसे आंतरिक रूप से गलत घोषित कंटेनरों के अंतरण प्रभार शामिल हैं या नहीं । | कंटेनर की गलत घोषणा से सांविधिक जटिलता उत्पन्न हो सकती है, क्योंकि सीमाशुल्क को ऐसी यूनिटों को जब्त करने और टर्मिनल तथा साथ ही वाहक से प्रश्न करने का अधिकार हो सकता है । ऐसे कार्यों को हतोत्साहित करने के लिए प्रस्तावित प्रभारों का औचित्यपूर्ण है । इन प्रभारों में गलत घोषित कंटेनरों का अंतरण प्रभार शामिल है । |

6.4. सारांश में, केपीटी ने एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित धरणबद्ध निवेश और बाजार के परिदृश्य/व्यापार जगत से प्राप्त जानकारी पर विचार करते हुए अंतरिम दरें नियत करने का सुझाव दिया था।

6.5. केपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के दृष्टिगत और एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित निवेश स्तर के बारे में प्रयोक्ता संघों द्वारा व्यक्त धिता को मानते हुए तथा इस तथ्य को मानते हुए भी कि यातायात और निवेश, जो मुख्य अवयव हैं, को एबीजीकेसीटीएल की लागत और निवेश स्थिति को निश्चित करना होगा, जनवरी, 2007 से जून, 2007 तक की छः महीनों की अवधि, जिसके लिए अंतरिम प्रशुल्क नियत किया जाना है, का विश्लेषण किया गया था।

विश्लेषण ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर 30 जून, 2007 तक की अंतरिम अवधि के लिए 43.55% का औसत अधिशेष दर्शाया। इस स्थिति को देखते हुए और यह मानते हुए कि निवेश के आंकड़े, यातायात और अनुमानों को निर्धारित करना आवश्यक है, अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था छः महीने की अवधि के लिए अथवा अंतिम दरें नियत किए जाने तक, इनमें से जो भी पहले हो, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर से 35% कम पर अनुमोदित की गई थी। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तदर्थ दर में लाइसेंस करार में विशिष्ट प्रावधानों के दृष्टिगत और केपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर पोट पर जहाजी कुली की सेवाएं शामिल थी। उक्त आदेश दिनांक 24 जनवरी, 2007 को अधिसूचित किया गया था और यह आदेश की अधिसूचना की तारीख से लागू हुआ।

7.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई केपीटी के परिसर में दिनांक 13 मार्च, 2007 को आयोजित की गई थी। एबीजीकेसीटीएल ने अपने प्रस्ताव पर स्टाइड द्वारा प्रस्तुतिकरण किया और उसकी एक हार्ड कॉपी भी प्रस्तुत की। संयुक्त सुनवाई में एबीजीकेसीटीएल, केपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपनी बात रखी। फेडरेशन ऑफ पोर्ट यूजर्स और कंडला स्टीवडोर्स एसोसिएशन ने संयुक्त सुनवाई में अपने लिखित अनुरोध दाखिल किए।

7.2. संयुक्त सुनवाई में जैसा निर्णय लिया गया, एबीजीकेसीटीएल को निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी :-

- (i) सीओडी 11 (लेखाबद्ध साक्ष्य सहित) जिसके 31 मार्च, 2007 तक प्रारंभ होने की आशा है, के लिए किया गया वास्तविक निवेश।
- (ii) अंतिम दरों के नियतन के लिए प्रस्ताव के आगे विश्लेषण के लिए प्रचालन के प्रारंभ से लेकर 30 जून, 2007 तक की अवधि के लिए व्यय की गई लेखापरीक्षित वास्तविक प्रचालन लागत।
- (iii) वास्तविक राशि के संदर्भ में पहले प्रस्तुत किए जा चुके वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानों को अद्यतन करना।

7.3. संयुक्त सुनवाई में, यह भी निर्णय लिया गया कि इस प्राधिकरण द्वारा पहले अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क अंतिम दरें नियत किए जाने तक जारी रहेगा।

8. संयुक्त सुनवाई में चर्चा किए गए बिंदुओं के संदर्भ में एबीजीकेसीटीएल ने संशोधित लागत विवरण के साथ समुचित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है, जिसका सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) सीओडी 11 के लिए चालू/चालू की जाने वाली प्रस्तावित विभिन्न परिसंपत्तियों पर 30 जून, 2007 तक केपेक्स और 10 लाख रुपए से अधिक लागत वाली बड़ी मदों के लिए समर्थक दस्तावेज प्रस्तुत किए जाते हैं। सीओडी 11 के लिए निर्धारित तारीख 20 अक्तूबर, 2007 वर्णित है।
- (ii) इसने 10 मार्च, 2007 से 30 जून, 2007 तक की अवधि के दौरान व्यय की गई राशि का लेखापरीक्षित विवरण प्रस्तुत किया है।
- (iii) इसने वर्ष 2007-08 से 2009-10 में लिए अनुमानों को संशोधित करते हुए संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है और उसे वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानों से अद्यतन किया है। संशोधित लागत विवरण के संदर्भ में एबीजीकेसीटीएल द्वारा किए गए मुख्य अनुरोधों का विशेष उल्लेख नीचे किया गया है :-

(क) यातायात :

वर्ष 2006-07 के लिए यातायात का अनुमान प्रति वर्ष 172,000 टीईयू के एमजीटी के आधार पर किया गया था। इसकी तुलना में जून, 2007 माह के लिए यातायात की मात्रा मई, 2007 में प्रहस्तन किए गए 17,218 टीईयू की तुलना में घटकर 14,000 टीईयू हो गई है। यातायात के वर्ष 2007-08 के दौरान जुलाई, 2007 में और परवर्ती महीनों में और घटकर 11,000 टीईयू के स्तर तक होना प्रत्याशित है। अगर यह प्रवृत्ति जारी रहती है तो वर्ष 2007-08 में प्रहस्तन किए जाने के लिए संभावित यातायात 1,47,000 टीईयू होगा। घटते हुए यातायात को रोकने के लिए अंतर्राष्ट्रीय और स्थानीय, दोनों केन्द्रों में काफी गहन विपणन प्रयास करना अपेक्षित है। इसलिए, इसने कंडला पत्तन के व्यवसाय के लिए हानिकारक अन्य प्रतिस्पर्धी पत्तनों को यातायात के जाने से बचने के लिए कंडला में कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क नियत करते समय इन तथ्यों पर विचार करने का अनुरोध किया है।

वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए यातायात के संशोधित पूर्वानुमान को नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

(टीईयू)

वर्ष	प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित यातायात	संशोधित यातायात अनुमान
2006-07	71867 (नवम्बर 2006 से)	10 मार्च 2007 से वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ किया
2007-08	190726	147713
2008-09	205741	155099
2009-10	221650	162854
2010-11	अनुमानित नहीं	170996

(ख) वृद्धि कारक और लगाई गई पूंजी पर आय :

वर्ष 2006-07 के लिए सूचित मुद्रास्फीति सूचकांक पर विचार करते हुए, लागत में अंतरिम प्रशुल्क का निर्णय करने में प्राधिकरण द्वारा विचार की गई 4.5% की दर की बजाय 5.40% की वार्षिक वृद्धि दर मानी गई है। इसी प्रकार, आरओसीई 16% पर आकलित की गई है।

(ग) एबीजीकेसीटीएल के लिए अंतरिम प्रशुल्क अनुमोदित करते समय प्राधिकरण ने मुम्बई में विपणन कार्यालय की अनुमानित पूंजीगत लागत और कुल परियोजना पूंजी लागत में शामिल 'निर्माण के दौरान ब्याज' को ध्यान में नहीं रखा है, क्योंकि इन्हें सिद्ध नहीं किया गया था। प्राधिकरण ने कहा है कि अंतिम प्रशुल्क का निर्णय करने के समय निर्णय की समीक्षा की जाएगी अगर पर्याप्त औचित्य प्रस्तुत किया जाता है। इन दो मुद्दों के संदर्भ में इसने निम्नलिखित अनुरोध किया है :-

(i) मुम्बई में विपणन कार्यालय :

कंपनी का विपणन कार्यालय मुम्बई में अवस्थित होना प्रस्तावित है। मुम्बई में कार्यालय परिसर दक्षिण मुम्बई अथवा ओपेरा हाउस, चर्चगेट, फोर्ट क्षेत्र के आसपास अवस्थित होना प्रस्तावित है। इसका लक्ष्य अत्याधुनिक संचार सुविधाओं, कार्यालय सॉफ्टवेयर और संपर्क के साथ कंपनी के कारपोरेट कार्यालय और विपणन कार्यालय के लिए स्थान प्रदान करना है। निदेशक मंडल और वित्त तथा अधिप्राप्ति के वरिष्ठ पदाधिकारीगण भी मुम्बई में पदस्थापित रहेंगे। आधुनिक कार्यालय भवन में 2500 वर्गफुट का क्षेत्र खरीदना प्रस्तावित है। इस क्षेत्र में वर्तमान बाजार दर लगभग 20,000/-रुपए से 45,000/-रुपए प्रति वर्गफुट है, भीतर साज-सज्जा की लागत 1,000/-रुपए प्रति वर्गफुट की दर से होगी और कार्यालय सॉफ्टवेयर, संचार सुविधाओं और परस्पर-संपर्क की लागत लगभग 50.00 लाख रुपए होना प्रत्याशित है। इस प्रकार इस मद में कुल निवेश 7 करोड़ रुपए होगा।

इसने टाइम्स ऑफ इंडिया के दिनांक 10 मार्च 2007 के मुम्बई संस्करण में प्रकाशित रिहायशी आवास के लिए मुम्बई में संपत्तियों की दरों की एक प्रति अग्रप्रेषित की है और वर्णन किया है कि वाणिज्यिक संपत्तियों के लिए दरें इन दरों से अधिक होंगी।

(ii) निर्माण के दौरान ब्याज :

निर्माण के दौरान ब्याज 11% प्रतिवर्ष की ब्याज दर के आधार पर 39.05 करोड़ रुपए होना अनुमानित है। निर्माण के दौरान ब्याज की राशि निकालने के लिए विस्तृत ब्योरा प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत है। 330.77 करोड़ रुपए की परियोजना लागत का वित्तपोषण 231.54 करोड़ रुपए का ऋण लेकर और 99.23 करोड़ रुपए की इक्विटी के प्रयोग द्वारा किया जाना है।

इसने इस प्रयोजनार्थ विभिन्न बैंकों से ऋण की व्यवस्था की है और ब्याज की दरें प्रतिवर्ष 11% से 12.5% के बीच है।

ऋणदाताओं से संगत पत्रों की प्रतियां लेखबद्ध समर्थन के रूप में प्रस्तुत की गई हैं। ब्याज दरों के वर्तमान परिदृश्य में ऊपर यथा पूर्वानुमानित 3 (तीन) वर्षों के दौरान दर में 1.00% से 1.18% की औसत वृद्धि बहुत उचित है। उपर्युक्त दरों की तुलना में, कुल परियोजना लागत में शामिल निर्माण के दौरान ब्याज का आकलन करने के लिए 11% की दर मानी गई है।

ऊपर प्रस्तुत औचित्य के दृष्टिगत, इसने अनुरोध किया है कि इन दो मदों की पूंजीगत लागत को भी अंतिम प्रशुल्क का निर्णय करते समय ध्यान में रखा जाना चाहिए।

(घ) राजस्व हिस्सा :

इसने वर्णन किया है कि इसके टर्मिनल के दोनों ओर तीन निजी टर्मिनल (एमआईसीटी, मुंदड़ा और मीपावाव में अदानी) हैं, जो महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में नहीं हैं और वे प्रभार्य प्रशुल्क का निर्णय करने में स्वतंत्र हैं। मुंदड़ा में दूसरा कंटेनर टर्मिनल अप्रैल 2007 में चालू होगा। इसके परिणामस्वरूप, यह न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात (एमजीटी) का दाखिला पूरा करने में समर्थ नहीं होगा। फिर भी, एमजीटी के आधार पर राजस्व हिस्सा लाइसेंस करार के अनुसार कंटीटी को अदा किया जाना अपेक्षित है। इसलिए, इसने स्वीकार्य लागत के रूप में संपूर्ण राजस्व हिस्से पर विचार करने का अपना अनुरोध दोहराया है। तथापि, उपर्युक्त के होते हुए भी, एमजीटी के निर्धारण में थ्रुपुट में गिरावट पर पत्तन को कम से कम देय राजस्व हिस्से, जो लाइसेंस शुल्क के समान है, पर हमारे मामले में प्रशुल्क नियत करते समय विचार किया जाना चाहिए।

(ङ) उत्पादकता :

एबीजीकेसीटीएल में उत्पादकता स्तर की नौवहन उद्योग द्वारा प्रशंसा की जा रही है। इसने अल्प समय में प्रारंभिक समस्याओं को दूर किया है और अब कंडला पत्तन में आने वाले सभी पोतों को लगातार अच्छी उत्पादकता प्रदान कर रहा है। एबीजीकेसीटीएल में विद्यमान वर्तमान उत्पादकता निर्यात के लिए प्रति क्रेन प्रति घंटे और 15 संचलन और आयात के लिए प्रति क्रेन प्रति घंटे 20 संचलन है तथा जहाजों के क्रेन द्वारा पारंपरिक प्रचालनों की कंडला पत्तन न्यास की प्रणाली के दौरान विद्यमान प्रति घंटे 7 संचलन की पूर्व उत्पादकता की तुलना में 100% सुधार है। एबीजीकेसीटीएल का प्रचालन प्रारंभ होने के बाद, कंडला के लिए गियरविहीन पोत तैनात किए जा रहे हैं, जिससे पोत प्रचालक चार्टर करने की लागत के रूप में काफी राशि की बचत कर सकते हैं, जो कंडला पत्तन का प्रयोग कर रहे आयातकों/निर्यातकों के लिए समग्र लेन-देन की लागत कम करता है।

(च) वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण के अनुसार प्रदर्शित लागत स्थिति नीचे प्रस्तुत है :-

(करोड़ रुपये)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर आय	49.36	52.77	55.41	58.18
व्यय	21.42	31.63	36.65	42.77
मूल्यहास	11.68	19.46	23.54	23.53
उपरिव्यय	3.73	5.24	6.07	6.64
लगाई गई पूंजी पर आय	32.18	42.86	44.13	40.18
अधिशेष/घाटा	-19.65	-46.62	-54.98	-54.94
आय के % के रूप में अधिशेष/घाटा	-39.82%	-88.35%	-99.2%	-94.42%
4 वर्षों के लिए औसत		-80.75%		

(iv) अपने पूर्व प्रस्ताव के संदर्भ में प्रारूप दरों के मान में एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित कुछ नए संशोधनों का उल्लेख नीचे किया गया है :-

(क) यह प्रचालन प्रारंभ होने के बाद नकदी प्रवाह द्वारा गंभीर रूप से प्रभावित हुआ है, क्योंकि हमारे बीजकों का 50% से अधिक निपटान के लिए अभी तक विलंबित है, जो 5 करोड़ रुपये से अधिक तक संग्रहित हो गया है। इसके परिणामस्वरूप, यह पत्तन को राजस्व हिस्से का भुगतान करने और उप-विक्रेतों/आपूर्तिकर्ताओं को अधिक भुगतान करने के लिए भी बाध्य है, क्योंकि वे विलंबित भुगतान के भय से मूल्य बढ़ा रहे हैं।

बीओटी करार के अनुसार, पत्तन को किसी विलंबित भुगतान के लिए एसबीआई पीएलआर के साथ 1.5% प्रतिवर्ष अतिरिक्त ब्याज दर देय है और पत्तन को इस प्रकार किए गए भुगतान को पहलू रख कर राशि में समायोजित किया जाएगा और तब यह मूल राशि में समायोजित की जाती है।

इस प्राधिकरण द्वारा अंतरिम अवधि के लिए अनुमोदित दरों का मान पत्तन के प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान के लिए निम्न ब्याज दर अर्थात् 13% प्रभारित करने की व्यवस्था करता है। चूंकि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा पत्तन को भुगतान प्रयोक्ताओं से देयताओं के संग्रहण में देरी के कारण विलंबित हुआ है, इसलिए इसने 14% प्रतिवर्ष की दर अर्थात् उसके द्वारा पत्तन को देय एसबीआई पीएलआर +1.5% पर दंडात्मक ब्याज निर्धारित करने का अनुरोध किया है। इसी प्रकार, प्रयोक्ताओं को किसी वापसी पर, यह इस दर पर दंडात्मक ब्याज प्रदा करेगा।

(ख) खंड 1.10 के नीचे टिप्पणी (i) - भंडारण (रुकने का समय) प्रभार आयात कंटेनरों के लिए कंटेनर के उतरने के दिन के बाद से प्रारंभ होने से निःशुल्क रुकने की अवधि निर्धारित करता है। संभावना की सरलता के लिए यह प्रस्ताव करता है कि अवधि पोत के उतराई के पूरा होने के दिन से प्रारंभ हो।

(ग) खंड 1.10 के नीचे टिप्पणी (5) - भंडारण (रुकने का समय) प्रभार :

प्रारंभिक प्रस्ताव में यह उल्लेख किया गया था कि शट-आउट कंटेनर के लिए भंडार किराया उस दिन, जब कंटेनर शट-आउट हो जाता है, से लेकर नौभरण/सुपुर्वगी के दिन तक परिकलित किया जाएगा। यह विचार करते हुए कि टर्मिनल यार्ड को बिल्कुल एक मार्गस्थ क्षेत्र के रूप में माना जाना चाहिए और निर्यात यूनिटों के लिए भंडारण अवधि 7 दिन है, यह प्रस्ताव किया जाता है कि शट-आउट यूनिट के लिए भंडारण अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से परिकलित की जानी चाहिए न कि कंटेनर के शट-आउट होने के समय से।

(घ) हमारे रीचस्टेकर की तैनाती द्वारा पोत की बर्thing पर गैंगवे रखने के लिए पोत प्रचालकों से अनुरोध प्राप्त हो रहे हैं। इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में कोई दर प्रस्तावित नहीं है, क्योंकि यह सेवा अपेक्षित नहीं थी। यह बर्thing पर पोत के साथ गैंगवे रखने के प्रचालन के लिए लादने/उतारने के खंड 1.3 में वर्णित समान दर पर प्रभार लगाने का प्रस्ताव करता है। इसलिए, इसने इस खंड के अधीन दरों के मान में उपर्युक्त टिप्पणी सम्मिलित करने का अनुरोध किया है।

9.1. एबीजीकेसीटीएल द्वारा दाखिल संशोधित प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ताओं को अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए परिचालित किया गया था। संबंधित प्रयोक्ताओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणियों की एक प्रति पृष्ठभूमि सूचना के रूप में एबीजीकेसीटीएल को अग्रेषित की गई थी। हमने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संघों द्वारा दिए गए बिंदुओं पर एबीजीकेसीटीएल से टिप्पणियां प्राप्त की हैं।

9.2. संशोधित प्रस्ताव की एक प्रति केपीटी को भी एबीजीकेसीटीएल द्वारा दाखिल संशोधित प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध करते हुए अग्रेषित की गई थी। केपीटी ने समुचित सूचना प्रस्तुत की है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और केपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध है :-

क्र०सं० हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न

केपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर

(i) दिनांक 31 जुलाई, 2007 तक एबीजीकेसीटीएल द्वारा व्यय की गई पूंजीगत राशि और व्यय किए जाने के लिए प्रस्तावित पूंजीगत निवेश का आधिक्य। यह पुष्टि करें कि क्या वास्तविक निवेश लाइसेंस करार में संकल्पित निवेश स्तर के अनुसार है या नहीं।

(क) लाइसेंस करार में कोई विशिष्ट निवेश राशि अथवा उसके घरणों का उल्लेख नहीं है। तथापि, परियोजना मानदंडों और ऐसे मानदंडों के लिए बाह्य समय-सीमा लाइसेंस करार में निर्दिष्ट की गई है। तदनुसार, एबीजीकेसीटीएल द्वारा वर्ष 2007-08 के लिए वर्णित 206.31 करोड़ रुपये की राशि का अभी तक वास्तविक निवेश किया गया और वर्ष 2007-08 में यथा संकल्पित उपस्करों की अधिप्राप्ति पर विचार करते हुए अधिक प्रतीत होती है। एबीजीकेसीटीएल ने अभी तक अपनी टिप्पणियों के निष्कर्ष के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षक को अपेक्षित सभी सूचना प्रस्तुत नहीं की है।

(ख) एबीजीकेसीटीएल द्वारा वर्षवार दिए गए यातायात के पूर्वानुमान कम हैं क्योंकि वर्ष 2007-08, 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लिए लाइसेंस करार में निर्दिष्ट एमजीटी संतुलित पक्ष पर है। इसके अतिरिक्त, यातायात के पूर्वानुमान प्रारंभिक सीओडी अवधि अर्थात् 10 मार्च, 2007 से अक्टूबर, 2007 तक के दौरान 2 बंदरगाह चल क्रेन+4 रीचस्टेकर+प्राइम मूवर्स के साथ पर्याप्त संख्या में ट्रेलरों की तैनाती और सीओडी-11 से अर्थात् अक्टूबर, 2007 से आगे सीओडी-12 (जून, 2009) तक 22 हेक्टेयर बैकअप क्षेत्र के विकास के साथ 2 आरएमक्यूसी और 2 आरटीजीसी तथा उसके बाद दो और आरएमक्यूसी अर्थात् जून, 2009 के बाद 12वें कार्गो बर्थ और उसके बैकअप क्षेत्र (18 हेक्टेयर) अधिग्रहीत करने के पश्चात् कुल 4 आरएमक्यूसी और 2 आरटीजीसी की प्रस्तावित तैनाती पर विचार करने पर कम है। इस प्रकार, एबीजीकेसीटीएल द्वारा वर्ष 2007-08 के लिए दर्शाया गया 206.31 करोड़ रुपये का वास्तविक निवेश अधिक प्रतीत होता है।

(ग) इसी प्रकार, वर्ष 2010-11 तक व्यय किए जाने के लिए प्रस्तावित 325.63 करोड़ रुपये का पूंजीगत निवेश भी अधिक प्रतीत होता है।

(घ) आज तक एबीजीकेसीटीएल द्वारा किया गया कुल अनुमानित निवेश और जो हमने भावी घरण में यथासंस्कृत किया है, नीचे प्रस्तुत है :-

आज तक एबीजीकेसीटीएल द्वारा किया गया निवेश	करोड़ रुपए
(i) 2 बंदरगाह अचल क्रेन	32.00
(ii) 4 रीच स्टेकर (प्रत्येक 1.5 करोड़ रुपए)	6.00
(iii) 2 आरटीजी (प्रत्येक 5 करोड़ रुपए)	10.00
(iv) 18 हॉलर्स	4.00
(v) 2 आरएमक्यूसी	40.00
(vi) विद्युत व्यवस्था, सुरक्षा, बैकअप क्षेत्र विकास और विविध	10.00
जोड़	102.00

12वें बर्थ और बैकअप क्षेत्र को अधिग्रहीत करने के तत्काल बाद अपेक्षित भावी निवेश	करोड़ रुपए
(i) रेल संपर्क, 40 हेक्टेयर बैकअप क्षेत्र, आंतरिक सड़कों आदि का विकास	20.00
(ii)	करोड़ रुपए
2 आरएमक्यूसी -	40.00
2 आरटीजी -	10.00
18 हॉलर्स -	04.00
जोड़	54.00
(iii) विविध	1.00
जोड़	75.00

(ii) प्रचालक द्वारा तैनात/तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर पर विचार करते हुए (संशोधित) यातायात अनुमानों औचित्य और टर्मिनल की डिजाइनशुदा क्षमता ।

(क) एबीजीकेसीटीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात अनुमानों की जांच की गई है और यह देखा गया है कि पूर्वानुमान बहुत कम किए गए हैं । लाइसेंस करार में निर्दिष्ट एमजीटी की तुलना में एबीजीकेसीटीएल के पास उसकी उत्पादकता में सुधार होने के कारण यातायात का निम्नलिखित पूर्वानुमान होना चाहिए

	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
लाइसेंस करार के अनुसार एमजीटी	1 72,000	1,86,000	2,00,000	2,21,000
एबीजीकेसीटीएल की डिजाइनशुदा क्षमता	2 90,000	3,30,000	3,90,000	4,50,000

(ख) वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए मंत्रालय द्वारा अंतिम रूप दिए गए कंटेनर का पूर्वानुमानित यातायात आंकड़ा नीचे प्रस्तुत है:-

	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
टीईयू	292333	338166	391166	452417

उपर्युक्त विवरण से यह देखा जा सकता है कि एबीजीकेसीटीएल द्वारा दिया गया यातायात का पूर्वानुमान तुलनात्मक रूप से मंत्रालय द्वारा दिए गए पूर्वानुमान से कम है। इसलिए, एबीजीकेसीटीएल से विशेषकर यह विचार करते हुए कि कंटेनर यातायात आकर्षित करने के लिए मुम्बई में एबीजी द्वारा विपणन कार्यालय भी स्थापित किया जा रहा है, अपने पूर्वानुमानित यातायात (टीईयू में वार्षिक धूपुट) को संशोधित करना अपेक्षित है ।

(iii) एबीजीकेसीटीएल द्वारा उसके चालू होने की तारीख से लेकर 30 जून, 2007 तक प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात निम्नानुसार प्रस्तुत है :

एबीजीकेसीटीएल द्वारा उसके चालू होने की तारीख से 30 जून, 2007 तक प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात नीचे प्रस्तुत है :-

आयात	33364 टीईयू
निर्यात	26026 टीईयू
जोड़	59390 टीईयू

- (iv) एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत/उपरिव्यय का औचित्य।
- (क) चूंकि एबीजीकेसीटीएल द्वारा विचार किए गए यातायात का पूर्वानुमान कम है इसलिए यातायात के इन पूर्वानुमानों के आधार पर परिकलित आय का पूर्वानुमान भी कम है।
- (ख) प्रपत्र 3क से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक यातायात में वृद्धि मात्र 15.76% है जबकि प्रचालन लागत में वृद्धि 100% है, जो उचित प्रतीत नहीं होती।
- (ग) वर्ष 2009-10 और 2010-11 में विचार की गई क्षमता उपयोगिता क्रमशः 36.19% और 38% है। तथापि, लगाई गई पूंजी पर अभिलाम को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार क्षमता उपयोग के लिए समायोजित किए बिना 16% पर परिकलित किया गया है।
- (घ) एमपीटी और वास्तव में प्रहस्तन किए गए यातायात दोनों के बीच अंतर पर रॉयल्टी/राजस्व हिस्से पर प्रचालन लागत में विचार किया गया है। प्रपत्र 3ख की टिप्पणी-1 वर्णन करती है कि लागत में रूप में माने जाने वाला रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुरूप होना चाहिए, जिसका सही रूप से अनुपालन नहीं किया गया है। इसलिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।
- (v) चालू किए गए/चालू किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों और उत्पादकता में सुधार के कारण क्षमता में वृद्धि पर भी विचार करते हुए (टीईयू में वार्षिक थ्रूपुट) के रूप में एबीजीकेसीटीएल की डिजाइनशुदा क्षमता।
- गैन्दी क्रेनों को किनारे पर लाने के लिए न्यूनतम 4 जहाजों के साथ 545 मीटर घाट की लंबाई पर संपूर्ण रूप से एबीजीकेसीटीएल की डिजाइनशुदा क्षमता 6 लाख टीईयू होगी।

10. एबीजीकेसीटीएल से संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में कुछ बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण अग्रहित करने का भी अनुरोध किया गया था। एबीजीकेसीटीएल ने अपना उत्तर प्रस्तुत किया है। चूंकि, उनमें कुछ अंतर था इसलिए एबीजीकेसीटीएल से और स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। एबीजीकेसीटीएल ने अपना उत्तर प्रस्तुत किया है। उठाए गए प्रश्नों और एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण नीचे सारणीबद्ध है :

क्र०सं० हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न

एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर

1. प्रचालन प्रारंभ होने से 30 जून, 2007 तक की अवधि से संबंधित लेखापरीक्षित आय और पूंजीगत व्यय हमारे पत्र में विशिष्ट उल्लेख के बावजूद प्रदान नहीं किया गया है। लाइसेंस करार के खंड 4.8.3 के अनुसार परियोजना की लागत लाइसेंसधारी के साथ परामर्श से लाइसेंसदाता द्वारा नियुक्त लेखापरीक्षा फर्म द्वारा तिमाही आधार पर लेखापरीक्षित किया जाना आवश्यक है। चूंकि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रचालन प्रारंभ किए पांच महीने हो गए हैं इसलिए, 31 जुलाई, 2007 तक की अवधि के लिए लेखापरीक्षा फर्म द्वारा निर्धारित परियोजना लागत की एक प्रति प्रस्तुत की जाए।
- (क) प्रचालन प्रारंभ करने से 30 जून, 2007 तक की अवधि के लिए व्यय की गई लेखापरीक्षित वास्तविक प्रचालन लागत और सीओडी 11 (लेखबद्ध सक्षम सहित) के लिए किया गया वास्तविक निवेश तथा साथ ही अद्यतन अनुमान प्रस्तुत किया जा चुका है।
- (ख) लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार मैसर्स हेमंत सोमेश्वर, चार्टर्ड एकाउंटेंट्स को कंडला पत्तन न्यास द्वारा 22 मई, 2007 को स्वतंत्र लेखापरीक्षक के रूप में नियुक्त किया गया था। दिसम्बर, 2006 और मार्च, 2007 को समाप्त तिमाही के दौरान किए गए पूंजीगत व्यय की लेखापरीक्षा चल रही है। लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र के माध्यम से परियोजना की कुल पूंजी लागत सीओडी-12 के बाद 6 महीने की समाप्ति पर ही निर्धारित की जा सकती है। इसलिए, इसने वित्तीय विवरण में यथा इंगित अनुमानित परियोजना लागत के आधार पर कार्रवाई करने का अपना अनुरोध पुनः दोहराया है।
2. यातायात
- (i) वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में 1,77,833 टीईयू, 1,91,833 टीईयू और 2,08,750 टीईयू पर अनुमानित यातायात के पूर्वानुमान संशोधित लागत विवरण में
- (क) यातायात का अनुमान पत्तन में यातायात की वर्तमान प्रवृत्ति और इसकी दोनों ओर समीपस्थ अन्य दो निजी टर्मिनलों द्वारा की जाने वाली प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखते हुए किया गया है। यातायात के

समस्त वर्षों में 1,47,713 टीईयू, 1,55,099 टीईयू और 1,62,854 टीईयू के स्तर तक कम होना पूर्वानुमानित है। इस तथ्य के दृष्टिगत कि वे विद्याराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए लाइसेंस कर में निर्दिष्ट न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) को भी पूरा नहीं करते, यातायात के पूर्वानुमान को कम करने के कारण स्पष्ट करें।

पूर्वानुमान में कमी करना एबीजीकेसीटीएल से यातायात के क्षमता में वृद्धि के बावजूद समीपस्थ एबीजी टर्मिनलों में विपथन के कारण है। तटीय यातायात मुन्द्रा में संकेंद्रित हो चुका है और यह समझा जाता है कि उन्होंने एमआईसीटी के साथ दीर्घावधिक व्यवस्था कर ली है।

अपने यातायात के पूर्वानुमानों का समर्थन करने के लिए एबीजीकेसीटीएल ने अपने प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात के निम्नलिखित आंकड़े प्रस्तुत किए हैं।

माह	कंटेनर	पोतों की संख्या
मार्च, 2007	344	27
अप्रैल, 2007	395	29
मई, 2007	318	27
जून, 2007	464	22
जुलाई, 2007	351	14

(ख) यह सत्य है पूर्वानुमानों के तहत कि न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात के बराबर भी नहीं है। यहां नार्दर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन की कंडला पत्तन में गिरते हुए कंटेनर यातायात के बारे में चिंता और कम से कम पांच वर्षों के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) की आवश्यकता हटाने के सुझाव का उल्लेख करना अनिवार्य होगा। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि यातायात के पत्तन प्रयोक्ता भी महसूस करते हैं कि एमजीटी प्राप्त करने में असमर्थ हैं।

(ii) वर्ष 2007-08 के लिए कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान 1,44,713 टीईयू प्रस्तुत करने के कारणों का औचित्य दें, जो वर्ष 2006-07 में केपीटी द्वारा प्रहस्तन किए गए 1.77 लाख टीईयू के वास्तविक यातायात से कम है।

(iii) एबीजीकेसीटीएल वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए 292333 टीईयू, 338167 टीईयू और 391167 टीईयू के स्तर पर / केपीटी द्वारा किए गए यातायात अनुमानों और हमारे अवलोकन के भी दृष्टिगत, एबीजीकेसीटीएल से पुनः अपने यातायात के पूर्वानुमानों की समीक्षा और संशोधन करने और परिणामतः आय के अनुमानों को आशोधित करने का पुनः सुझाव दिया जाता है।

(iv) पोतांतरण, पुनःकर्मण, आईसीडी, अधिक आकार वाले और खतरनाक कंटेनरों आदि के यातायात एबीजीकेसीटीएल द्वारा वास्तविक प्रारंभिक प्रस्ताव में इस आधार पर शामिल नहीं किए गए थे कि उनका प्रारंभिक घरण पर अनुमान नहीं किया जा सका। चूंकि एबीजीकेसीटीएल अब लगभग पांच महीनों से केपीटी में कंटेनर टर्मिनल का प्रचालन कर रहा है, इसलिए कंटेनरों की इन श्रेणियों के संबंध में कंटेनर यातायात का अनुमान करे और पिछले पांच महीने के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात और एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रचालन अधिग्रहित करने के पूर्व केपीटी से उनके प्रचालनों के दौरान स्थिति प्राप्त करने को भी शामिल करें। उसी सीमा तक आय का अनुमान भी अद्यतन किया जाए।

जैसा केपीटी द्वारा इंगित किया गया है, आधार, जिसपर इसने उच्चतर स्तरों पर कंडला में कंटेनर यातायात पूर्वानुमानित किया है, ज्ञात नहीं है। केपीटी द्वारा किया गया कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान अवास्तविक रूप से अधिक है और न तो वर्तमान प्रवृत्ति अथवा सामान्य प्रत्याशाओं के ही अनुसरण है। इस संबंध में, इसने केपीटी के दिनांक 30 दिसम्बर, 2006 के पत्र का हवाला दिया है, जिसमें पत्तन पुष्टि करता है कि पत्तन में वर्तमान कंटेनर यातायात का स्तर एक बर्थ पर कब्जा किए जाने के लिए भी पर्याप्त नहीं है और इसलिए, उन्होंने उसका प्रयोग सामान्य कार्यों पोतों के प्रहस्तन के लिए करने का प्रस्ताव किया है।

उपर्युक्त के दृष्टिगत, किया गया संशोधित यातायात पूर्वानुमान वास्तविक है और उसमें प्रारंभ कोई संशोधन करना आवश्यक नहीं है।

पुनःकर्मण, आईसीडी, पोतांतरण, अधिक आकार वाले और खतरनाक कंटेनरों की वास्तविक यातायात प्रचालन के पिछले पांच महीनों के दौरान बहुत काफी नहीं है, जैसा अप्रैल, 2007 से जुलाई, 2007 तक प्रहस्तन की गई निम्नलिखित कुल मात्रा से देखा जा सकता है :

(टीईयू)			
डीजी	एबीजी	पोतांतरण	पुनःनीभरण
303	415	292	336

इसलिए इन श्रेणियों के अनुमान प्रदर्शित करना आवश्यक नहीं माना जाता क्योंकि इसका कोई वास्तविक प्रभाव नहीं हो सकता।

3. आय

(i) राजस्व का अनुमान दर्शाता है कि रीफर कंटेनर को विद्युत की आपूर्ति दो दिनों के लिए होगी। तथापि, इस प्रशुल्क मद से राजस्व का अनुमान इस कारक से मेल नहीं खाता। इसके

प्रस्तावित रूपया प्रशुल्क के आधार पर दो दिनों के लिए रीफर कंटेनरों के लिए विद्युत की आपूर्ति से राजस्व में वर्ष 2007-08, 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के दौरान क्रमशः 11 लाख रुपए, 53

अतिरिक्त रीफर कंटेनरों को विद्युत की आपूर्ति से राजस्व का अनुमान क्रमशः 20 फुट/40 फुट के कंटेनर के लिए प्रति 4 घंटे अथवा उसके भाग हेतु 180 रुपए और 270 रुपए के प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलना में कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) के दरों के मान में तब निर्धारित डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के आधार पर लगाया गया प्रतीत होता है। हमारे अवलोकन को ध्यान में रखते हुए इस प्रशुल्क मद से आय के अनुमान को आशोधित करें।

- (ii) एबीजीकेसीटीएल द्वारा माने गए 1 अमरीकी डॉलर = 46.50 रुपए की विनिमय दर की तुलना में दिष्टमान विनिमय दर के संदर्भ में भंडारण प्रभार से आय के अनुमान को अद्यतन करें।

4. क्षमता

- (i) वर्ष 2008-09 के लिए कंटेनर टर्मिनल की डिजाइनशुदा क्षमता प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित प्रतिवर्ष 3 लाख टीईयू से संशोधित प्रस्ताव में घटाकर 2,25,000 टीईयू करने का कारण स्पष्ट करें। प्रति घाट क्रेन प्रति वर्ष टर्मिनल की 75,000 टीईयू की क्षमता के आकलन में डिजाइनशुदा क्षमता निर्धारित करने के लिए अन्य संगत कारकों पर विचार नहीं किया जाता है।

केपीटी ने बर्थ सं० 11 की डिजाइनशुदा क्षमता इंगित की है, जिसे वर्ष 2007-08 के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित 2.25 लाख टीईयू की तुलना में प्रतिवर्ष 2.5 लाख टीईयू पर एबीजीकेसीटीएल को सौंपा गया है। कृपया क्षमता के आकलन में मित्रता के कारणों पर टिप्पणी करें। संगत वर्षों में सृजित अथवा सृजित की जाने वाली सुविधाओं के डिजाइनशुदा पैरामीटरों पर विधिवत ध्यान देते हुए और विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के अधीन बर्थ की प्रत्याशित उत्पादकता, सकल क्रेन उत्पादकता, घट्टे की उत्पादकता पर भी विचार करते हुए विचाराधीन प्रत्येक वर्षों के लिए क्षमता आकलन का विस्तृत संगणन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

5. प्रचालन लागत

- (i) एबीजीकेसीटीएल ने चरण-2 में अतिरिक्त 107 कर्मचारियों और चरण-3 में 63 कर्मचारियों को तैनात करने का अनुमान किया है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि कंटेनर यातायात में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि अनुमानित नहीं है और यह मानते हुए भी कि अनुमानित यातायात लाइसेंस करार में संकल्पित एमपीटी से कम है, श्रम बल में और इसके फलस्वरूप उसकी लागत में वृद्धि का अनुमान करने के कारणों का औचित्य दें।

लाख रुपए, 55 लाख रुपए और 75 लाख रुपए की वृद्धि होगी। तथापि, यह लागत विवरण में प्रदर्शित वित्तीय घाटे को वास्तविक रूप से प्रभावित नहीं करेगा। इसके अतिरिक्त, जबकि राजस्व में वृद्धि होगी वहीं व्यय में भी वृद्धि होगी और इसलिए वह लगभग निष्प्रभावी रहेगा।

विनिमय दर को संशोधित करने से भंडारण प्रभारों से आय के अनुमान वास्तव में वित्तीय विवरण में दर्शाए गए आंकड़ों से कम होंगे। रीफर कंटेनरों को विद्युत की आपूर्ति और भंडारण प्रभार से राजस्व के अनुमान पर संशोधन के परिणाम का लागत विवरण में प्रदर्शित अंतिम घाटे की स्थिति पर कोई वास्तविक प्रभाव नहीं होगा।

(क) इसने दोहराया है कि टर्मिनल की क्षमता उपलब्ध बर्थ-लंबाई, प्रदान किए गए उपस्कर और उपलब्ध भंडारण यार्ड तथा निकासी सुविधाओं पर निर्भर करती है। बर्थ-लंबाई, घाट किनारों की संख्या और प्रदान किए जाने वाले यार्ड क्रेन तथा बीओटी प्रचालक द्वारा अधिग्रहीत किए जाने वाले भंडारण यार्ड का क्षेत्र लाइसेंस करार के अधीन दायित्व के अनुसार है। घाट क्रेन की क्षमता, बर्थ-लंबाई और ज्वार-भाटा की दशाओं पर बर्थ क्षमता निर्धारित करने के लिए सीमाबद्धता कारक के रूप में विचार किया जाता है।

(ख) प्रत्येक घाट क्रेन/चल बंदरगाह क्रेन की औसत क्षमता प्रतिवर्ष 75,000 टीईयू, प्रति मीटर बर्थ लंबाई 1000 टीईयू और कंडला पत्तन में ज्वार-भाटा की दशाओं के कारण बर्थिंग और बर्थिंग से हटाने के लिए 6-12 घंटे की औसत प्रतीक्षा अवधि मानते हुए वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए बर्थ क्षमता 2,25,000 टीईयू पर रखी गई है।

(ग) 2,25,000 टीईयू तक क्षमता में कमी विशेषकर दसकाल की अवधि के दौरान केपीटी द्वारा लिए गए बर्थिंग/ बर्थिंग से हटाने के समय के वास्तविक अनुभव पर आधारित है। मुद्रा और पिपावव के प्रतिस्पर्धी पतनों के समान कंडला में सभी समुद्री सेवाएं केपीटी द्वारा प्रतिबंधित और प्रचालित की जाती हैं।

(घ) बर्थ क्षमता के इष्टतम प्रयोग के लिए अंतर्राष्ट्रीय पद्धति के अनुसार, प्रत्येक आरएमक्यूसी के साथ तीन आरटीजीसी तैनात किया जाना आवश्यक है। एबीजीकेसीटीएल में, लाइसेंस करार के अनुसार प्रत्येक आरएमक्यूसी का समर्थन (एक) आरटीजीसी द्वारा किया जाता है, जो आगे क्षमता उपयोग प्रतिबंधित कर देता है। प्रस्ताव में प्रस्तावित अतिरिक्त चार प्रयुक्त आरटीजीसी के लिए व्यवस्था करने के बाद भी आरएमक्यूसी: आरटीजीसी अनुपात वर्ष 2009-10, जब उपस्कर का पूरा लाभ और 545 मीटर की कुल बर्थ लंबाई उपलब्ध होगी, तक एक सीमाबद्धता कारक होगा। तदनुसार, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए बर्थ की क्षमता 4,50,000 टीईयू मानी जाती है।

यह चरण-2 के दौरान 2 आरएमक्यूसी और 6 आरटीजीसी और चरण-3 के दौरान 2 आरएमक्यूसी और 6 आरटीजीसी सहित अतिरिक्त उपस्कर चालू करेगा। अतिरिक्त उपस्करों के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए अतिरिक्त कर्मचारी अपेक्षित है। इसके दृष्टिगत, मानवशक्ति आवश्यकता और प्रत्यक्ष श्रम लागत के रूप में संगणन को संशोधित करना आवश्यक नहीं है।

(ii) वह यथार्थ तारीख निर्दिष्ट करें जब 5 हेक्टेयर का अतिरिक्त स्टेकयार्ड क्षेत्र केपीटी द्वारा एबीजीकेसीटीएल को उपलब्ध कराया गया था। यह पुष्टि करें कि वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों पर इस लागत के अनुमान करने की बजाय केपीटी के दरों के मान में हाल ही में अनुमोदित पक्के भूखंडों के लिए प्रति माह प्रति वर्गमीटर 18 रुपए की लाइसेंस शुल्क पर आधारित है।

(ii) **प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय**

(क) अगर प्रचालन के साढ़े तीन महीनों के लिए वास्तविक प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय पूरे वर्ष के लिए बहिर्वेशित किया जाता है, तब यह वर्ष 2007-08 के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित 234 लाख रुपए की तुलना में लगभग 91 लाख रुपए होता है। दिनांक 30 जून, 2007 तक व्यय की गई वास्तविक राशि के संदर्भ में वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय-अन्य का औचित्य दें। इस शीर्ष के अधीन मुम्बई में नया प्रधान कार्यालय स्थापित करने के लिए अनुमानित व्यय, अगर कोई हो कृपया अलग से दर्शाया जाए।

(ख) वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए इस शीर्ष के अधीन प्रशासन और सामान्य व्यय के रूप में अनुमानित क्रमशः 75 लाख रुपए और 100 लाख रुपए का विस्तृत आंकड़ा प्रस्तुत करें। यह मानते हुए कि इस विशेष वर्ष में यातायात में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि नहीं हुई है, पिछले वर्ष 2007-08 के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2008-09 में इस लागत मद में 34% की वृद्धि का अनुमान करने के कारणों का औचित्य दें।

(ग) प्रत्येक चरण, I, II और III में स्वतंत्र इंजीनियर को देय 30 लाख रुपए के अनुमानित शुल्क के लेखबद्ध समर्थन के साथ प्रमाण दें।

(iv) (क) एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत निर्माण अवधि के दौरान बीमा कवर की प्रति उपस्कर के परीक्षण से संबंधित 6.7 लाख रुपए का है। चरण-I में अनुमानित 55.72 लाख रुपए और चरण-II में अनुमानित 142.10 लाख रुपए का समर्थन करने के लिए निर्माण के दौरान बीमा के लिए लेखबद्ध समर्थन प्रस्तुत करें।

(ख) जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट शुल्क को परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक से हटाया और अन्य टर्मिनलों में किए गए विचार के अनुरूप संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित करते हुए अलग से दर्शाया जा सकता है।

(ग) निर्माण अवधि के दौरान ब्याज (आईडीसीपी) का संगणन ऋण भाग पर जुलाई, 2009 तक परियोजना की संचयी लागत पर किया गया प्रतीत होता है। इसके परिणामस्वरूप आईडीसीपी तथा साथ ही निवेश पर लाभ का उन परिसंपत्तियों, जो पूंजीकृत/पूँजीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित है, पर दावा

5 हेक्टेयर अतिरिक्त स्टेक यार्ड क्षेत्र केपीटी द्वारा एबीजीकेसीटीएल को 2 फरवरी, 2007 को उपलब्ध कराया गया था। इस भूखंड के लिए पट्टे किराए का संगणन केपीटी द्वारा प्रस्तावित 20.74 रुपए प्रति वर्गमीटर के आधार पर 126 लाख रुपए किया गया था। तथापि, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर पर इस भूखंड के लिए किराया प्रतिवर्ष 108 लाख रुपए होगा, जो 16 लाख रुपए कम है।

वार्षिक पूर्वानुमानों को वैध बनाने के लिए वास्तविक व्यय के आंकड़े बहिर्वेशित नहीं किए जा सकते। जैसा प्रपत्र 3ख में अभ्युक्ति में इंगित है, मुख्य कार्यपालक अधिकारी, महाप्रबंधक, वित्त और विपणन प्रबंधक जैसे मुख्य कार्मिक तथा साथ ही उपस्कर प्रचालन के लिए कर्मचारियों को अभी भी नियुक्त किया जाना है। प्रबंध और प्रशासन लागत लाइसेंस करार के अधीन यथा अपेक्षित उपस्करों में वृद्धि किए जाने तक बढ़ती रहेगी।

वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रशासनिक और सामान्य व्यय के अनुमान व्यय की विभिन्न मदें जैसे टेलीफोन, डाक शुल्क और कुरियर, मुद्रण और लेखन सामग्री, विज्ञापन, पुस्तक और पत्रिकाएं, व्यवसाय विकास प्रदर्शित करते हैं। तदर्थ आधार को छोड़कर प्रत्येक का विस्तृत अनुमान देना संभव नहीं है। इस आकार की कंपनी और संगठन के लिए अनुमानित व्यय बहुत सही और उचित है।

यद्यपि केपीटी ने स्वतंत्र इंजीनियर और स्वतंत्र लेखापरीक्षक नियुक्त किया है, फिर भी उन्होंने हमें अभी तक उनकी प्रत्येक सेवा के लिए उन्हें देय शुल्क की सूचना नहीं दी है।

6.7 लाख रुपए का बीमा प्रीमियम 2 एमएचसी के सभी जोखिम उत्थापन पॉलिसी के लिए अदा किया गया था। 20.83 लाख रुपए आईएआर पॉलिसी के लिए अतिरिक्त अदा किया गया है। इन व्यय के समर्थन में लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत किया गया है। चरण-I और चरण-II में 55.72 लाख रुपए और 142.10 लाख रुपए की बीमा लागत पूंजीगत लागत के 1% पर अनुमानित हैं, जो संविदाकारों के संयंत्र और मशीनरी पॉलिसी के लिए आईआरडीए द्वारा निर्धारित बीमा प्रीमियम दर थी। पत्तन के प्रचालनों के लिए, अन्य जोखिमों यथा, कंटेनर के भीतर कार्गो के लिए तीसरी पार्टी की देयता और तीसरी पार्टी की संपत्तियों, मार्गस्थ नकद राशि, कामगार प्रतिपूर्ति पॉलिसी आदि की क्षति को अतिरिक्त रूप से लिया जाना होगा।

पूँजीगत व्यय के संघटक के रूप में अपफ्रंट शुल्क को लाइसेंस की संपूर्ण अवधि में परिशोधित किया गया है। वार्षिक परिशोधित राशि को अब मूल्यहास से पृथक किया गया है और प्रपत्र 3क में अलग से दर्शाया गया है। प्रपत्र 4 में आंकड़ों को नहीं बदला गया है क्योंकि अपरिशोधित शेष लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ के लिए पात्र होगा।

इसने वर्णन किया है कि आईडीसीपी को इस लागत का अनुमान करने के लिए पूंजीकृत परिसंपत्तियों को छोड़ने के कारण 18.37 करोड़ रुपए कम करना होगा।

किया जा रहा है। इस अवलोकन को ध्यान में रखते हुए कृपया आईडीसीपी का संशोधित संगणन प्रस्तुत करें।

(घ) ऋणदाताओं के संघटन शुल्क और अपफ्रंट शुल्क के लिए किए गए व्यय का लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत करें।

6. लगाई गई पूंजी

(i) चल बंदरगाह क्रेन की खरीद के लिए प्रस्तुत सीमाशुल्क बीजक के रूप में लेखबद्ध समर्थन चल बंदरगाह क्रेन की प्रति इकाई लागत 3 लाख यूरो इंगित करता है। यह कारण स्पष्ट करें कि इस परिसंपत्ति के पूंजीगत व्यय का अनुमान लागत विवरण में क्रेन की प्रति इकाई 3,15,000 यूरो क्यों लगाया गया। इस परिसंपत्ति की अधिप्राप्ति के लिए वास्तव में किया गया व्यय दर्शाएं क्योंकि अनुसूची I-पूंजीगत व्यय और अनुबंध-2 पूंजीगत लागत में इस मद के संबंध में आंकड़े भिन्न-भिन्न दिए गए हैं।

(ii) यह पुष्टि करें कि क्या रेल आरक्षित घाट क्रेन और आरटीजी अनुसूची I-पूंजीगत व्यय में क्या उल्लिखित चालू किए गए हैं। प्रस्तावित पूंजी व्यय के अनुमान को अनुमान में विचार किए गए 46.50 रुपए की बजाय विद्यमान विनिमय दर के आधार पर अद्यतन किया जाए। अगर ये परिसंपत्तियां अभी भी चालू नहीं की गई हैं तो सही समय इंगित करें कि उन्हें कब चालू किया जाना संभावित है।

(iii) प्रस्तावित पूंजीव्यय में 4 प्रयुक्त आरटीजी की अधिप्राप्ति के लिए चरण-II में 976.50 लाख रुपए और चरण-III में 976.50 लाख रुपए शामिल हैं। इन प्रत्येक चरणों में 2 नए आरटीजी के अतिरिक्त 4 पुराने आरटीजी पर प्रस्तावित पूंजी व्यय का औचित्य पर प्रस्तावित पूंजी व्यय का औचित्य दें जब लाइसेंस करार चरण-3 में 2 आरटीजी पर और चरण-4 में 2 आरटीजी पर प्रचालक से निवेश करने की अपेक्षा करता है और इन अनुमानों के समर्थन में लेखबद्ध प्रमाण प्रस्तुत करें।

(iv) चरण-I में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित शेष दो रीच स्टेक्स के लिए लेखबद्ध समर्थन प्रस्तुत करें क्योंकि एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत क्रय आदेश 4 रीच स्टेक्स के संबंध में है जबकि इस मद के लिए पूंजीगत लागत चरण-I अवधि के लिए लागत विवरण में 6 रीच स्टेक्स के लिए अनुमानित है।

(v) प्रस्तुत बीजकों की प्रतियों के अनुसार, 283.42 लाख रुपए का पूंजीव्यय 14 प्राइम मूवर्स और 10 ट्रेलरों की खरीद के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा किया गया प्रतीत होता है। इसकी तुलना में पूंजीगत व्यय पत्रक इन परिसंपत्तियों की प्राप्ति के लिए 409.50 लाख रुपए के व्यय का अनुमान करता है। पूंजीगत व्यय के अनुमान को एबीजीकेसीटीएल द्वारा किए गए वास्तविक व्यय के संदर्भ में आशोधित किया जाए।

(vi) सिविल निर्माण कार्य का प्रारंभिक सकल ब्लॉक इस विशेष वर्ष के दौरान प्रस्तावित 22.76 करोड़ रुपए के अतिरिक्त निवेश के साथ वर्ष 2007-08 के लिए 36.02 करोड़ रुपए दर्शाया गया है। तथापि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लेखबद्ध साक्ष्य

यह व्यय परियोजना के पूरी तरह चालू होने के पूर्व किया जाना प्रत्याशित है। प्रक्रिया शुल्क को इंगित करते हुए ऋणदाताओं से स्वीकृति पत्र प्रस्तुत किए गए हैं। इसलिए, इसने संघटन शुल्क और अन्य वित्त सागत को परियोजना सागत के भाग के रूप में शामिल करने का अनुरोध किया है।

महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण का प्रस्ताव तैयार करने के समय, एमएचसी का मूल्य निर्दिष्ट नहीं था और इसलिए इसे 3,15,000 यूरो दर्शाया गया था। प्रत्येक एमएचसी का वास्तविक सीआईएफ मूल्य 3,00,000 यूरो है। फिर भी इस राशि को परिवर्तित नहीं करने का अनुरोध किया जाता है क्योंकि पूंजीगत व्यय की कोई मदें हैं, जिनके लिए लागत निर्दिष्ट नहीं की गई हैं और वे बाजार के उतार-चढ़ाव, विनिमय दर भिन्नता, नीवहन मालमाका लागत आदि के अधीन होते हैं।

दो आयातित आरएमक्यूसी और दो आरटीजीसी कंडला में 3 जून, 2007 को उतरे हैं और उन्हें चालू किया जा रहा है। दोनों को वाणिज्यिक प्रचालन के लिए सितम्बर, 2007 के दूसरे सप्ताह से उपलब्ध कराए जाने की संभावना है। विनिमय दर हाल में घट गई है। इन क्रेनों के लिए, इनकी उतराई के बहुत पूर्व वायदा संविदा दर्ज की गई थी और इसलिए मूल्य में भिन्नता नाममात्र की है।

समीपस्थ निजी पत्तनों के समान बेहतर टर्मिनल सेवाएं प्रदान करने और आरएमक्यूसी तथा आरटीजीसी के बीच 1:3 का अनुपात पूरा करने के लिए टर्मिनल प्रचालन के लिए अधिक संख्या में आरटीजीसी लाना आवश्यक है। आने वाले समय में 4 पुराने आरटीजीसी का ऑर्डर दिया जाएगा। अनुमान बाजार की वर्तमान प्रतियों पर आधारित है।

शेष दो रीच स्टेक्स का अभी भी आदेश दिया जाना है। क्रय आदेश में इंगित लागत शेष दो इकाइयों के लिए दिशानिर्देश के रूप में कार्य करेगा।

एबीजीकेसीटीएल ने 4 घाट क्रेनों के पोषण हेतु 18 प्राइम मूवर्स और 18 ट्रेक्टर-ट्रेलर्स (टीटी) के लिए आदेश दिया था। अभी तक 18 प्राइम मूवर्स और 10 ट्रेक्टर प्राप्त हुए हैं, जबकि शेष 8 ट्रेलर अभी भी एबीजीकेसीटीएल को सुपुर्द किए जाने हैं। शेष 8 ट्रेक्टर-ट्रेलर के लिए क्रय आदेश की प्रति लेखबद्ध समर्थन के रूप में संलग्न है।

36.02 करोड़ रुपए में 10 करोड़ रुपए का अपफ्रंट शुल्क, प्रारंभिक व्यय और निर्माण के दौरान ब्याज की 22.29 करोड़ रुपए की राशि शामिल है।

केपीटी द्वारा आवंटित 5 हेक्टेयर भूमि के पुनरुद्धार हेतु केवल 12.96 लाख रुपए के लिए ही है। इस शीर्ष के अधीन किए गए मुख्य पूंजीगत व्यय का लेखबद्ध समर्थन और अनुमान का समर्थन करने के लिए सीओडी-11 और सीओडी-12 में अन्य सिविल निर्माण कार्य प्रारंभ करने के लिए की गई कार्रवाई का साक्ष्य प्रस्तुत करें। 2007-08 से 2009-10 तक प्रत्येक वर्ष में अनुमानित सिविल निर्माण कार्य के विस्तृत आकड़े भी प्रस्तुत करें।

(vii) सिविल निर्माण कार्य के लिए परामर्शी कार्य हेतु लेखबद्ध समर्थन से पता चलता है कि संशोधित लागत विवरण में विचार किए गए 250 लाख रुपए के पूंजीव्यय की तुलना में 175 लाख रुपए के लिए दर-सूची प्राप्त हुई है। अनुमान में इस भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।

(viii) मुम्बई में कार्यालय संपत्ति की खरीद के लिए व्यय किए जाने वाले 7 करोड़ रुपए के पूंजीगत व्यय के समर्थन हेतु बिक्री विलेख आदि के रूप में विशिष्ट लेखबद्ध प्रमाण प्रस्तुत करें।

सिविल निर्माण के लिए 1.5 करोड़ रुपए की राशि की परामर्शी कार्य हेतु प्राप्त दर-सूची में कार्यस्थल कर्मचारियों का मासिक शुल्क शामिल नहीं है। कृपया दर-सूची के खंड 7.1.3 का अवलोकन करें। कार्यस्थल पर्यवेक्षण शुल्क के लिए अनुमान 1 करोड़ रुपए (एक करोड़ रुपए मात्र) है। इस प्रकार, सिविल निर्माण कार्य हेतु परामर्शी के लिए कुल अनुमानित लागत 2.5 करोड़ रुपए है।

दक्षिण मुम्बई में उपयुक्त समर्थन का पता लगाने पर निष्पादित किए जाने के बाद बिक्री विलेख की प्रति प्रस्तुत की जाएगी। अनुमानित लागत के औचित्य के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत किया गया है। इस बीच, इसने इस पर पूर्णरूप से अनिवार्य लागत के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है क्योंकि यह टर्मिनल के विपणन को प्रभावित कर रहा है।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा दिए गए तर्कों का सार संगत पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। इन व्योरो को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान संप्रति सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

(i) कंडला पत्तन न्यास ने एबीजी कंडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एबीजीकेसीटीएल) के साथ निर्मित करें - प्रचालन करें - हस्तांतरण करें (बीओटी) आधार पर 30 वर्षों की अवधि के लिए बर्थ सं० 11 और 12 के कंटेनर टर्मिनल के रूप में विकास, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए दिनांक 23 जून, 2006 को लाइसेंस करार किया है। लाइसेंस करार निर्दिष्ट करता है कि कंटेनर टर्मिनल का निर्माण और विकास पूरा किया जाना चाहिए और लाइसेंसधारी को लाइसेंस देने की तारीख से 36 महीने के भीतर अर्थात् दिनांक 23 जून, 2009 तक उपस्कर के संपूर्ण बड़े के साथ प्रचालन प्रारंभ करना चाहिए।

एबीजीकेसीटीएल ने लाइसेंस करार के शर्तानुसार अपेक्षित न्यूनतम उपस्करों की हानि सहित शीघ्र प्रचालन प्रारंभ करने का विचार किया है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा अंतरिम प्रशुल्क नियत करने के अनुरोध पर छः महीने अर्थात् जनवरी, 2007 से जून, 2007 तक के लिए लागत और निवेश के अनुमान का विश्लेषण किया गया था। दिनांक 24 जनवरी, 2007 को अधिसूचित संगत आदेश में स्पष्ट किए गए कारणों से जहां भी आवश्यक पाया गया अनुमानों को कम किया गया था। इस प्रकार प्राप्त लागत स्थिति के आधार पर इस प्राधिकरण ने छः महीने की अवधि के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क से 35% कम अंतरिम प्रशुल्क अनुमोदित किया। छः महीने की अवधि के लिए अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क की व्यवस्था को अंतिम दरों के नियत करने तक जारी रखने की अनुमति दी गई थी। एबीजीकेसीटीएल को छः महीने के प्रचालन की वास्तविक राशि के आधार पर अनुमानों को निश्चित करने के बाद संशोधित लागत विवरण दाखिल करने के लिए कहा गया था।

(ii) सितम्बर, 2006 में अपना प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करते हुए एबीजीकेसीटीएल ने अपने पूर्वानुमानों, व्यय के पूर्वानुमानों का ब्यौरा और लगाई गई पूंजी का ब्यौरा परिचालित नहीं करने का अनुरोध किया था। संबंधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खण्ड 3.2.4 निर्दिष्ट करता है कि यथा दाखिल सभी समर्थक ब्यौरा के साथ प्रशुल्क प्रस्ताव ऐसे 'अपूरणीय/दस्तावेजों', जिनके लिए वाणिज्यिक रूप में संवेदी/गोपनीय प्रकृति के होने के आधार पर परिचालित नहीं करने का अनुरोध किया जाता है, को छोड़कर सभी प्रयोक्ताओं को परिचालित किए जाएंगे। ऐसे अनुरोध को वाणिज्यिक रूप से संवेदी/गोपनीय के रूप में दस्तावेजों/सूचना के वर्गीकरण के कारणों और टर्मिनल प्रचालक को कैसे कोई अपूरणीय क्षति होगी अगर अनुरोध नहीं स्वीकार किया जाता, को भी पर्याप्त रूप से स्पष्ट करना चाहिए। एबीजीकेसीटीएल का अनुरोध स्वीकार नहीं किया गया था क्योंकि इसमें उपरोक्तलिखित दस्तावेजों को वाणिज्यिक रूप से संवेदी/गोपनीय के रूप में वर्गीकृत करने के कोई कारण प्रस्तुत नहीं किए गए थे और यह भी स्पष्ट नहीं किया था कि उसे कैसे अपूरणीय क्षति होगी अगर अनुरोध स्वीकार नहीं किया जाता। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए निर्धारित प्रारूप में एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत ब्यौरा प्रयोक्ताओं को परिचालित किए गए थे। यह उल्लेखनीय है कि निवेश, आय के अनुमान आदि के ब्यौरा विस्तृत आंतरिक जांच के अधीन आए गए हैं।

- (iii) दिनांक 10 मार्च, 2007 से 30 जून, 2007 तक की अवधि के लिए वास्तविक प्रचालन के आधार पर, एबीजीकेसीटीएल ने यातायात/आय का अनुमान अद्यतन किया है। जैसा एबीजीकेसीटीएल द्वारा सही वर्णन किया गया है, प्रचालन के पहले चार महीनों के लिए सूचित वास्तविक व्यय लाइसेंस करार के अनुसार प्रारंभिक चरण में प्रचालन प्रारंभ करने के लिए तैनात न्यूनतम उपस्करों पर आधारित है। इसलिए, यह परवर्ती वर्षों के लिए अनुमानों के औचित्य के आकलन का निश्चित आधार नहीं हो सकता।

इस आदेश के कार्यान्वित होने के समय तक वर्ष 2007-08 का आधा से अधिक समय समाप्त हो जाएगा। इस स्थिति के दृष्टिगत और यह मानते हुए कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क की तीन वर्षों की वैधता है, एबीजीकेसीटीएल ने संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2010-11 के लिए भी अनुमान प्रस्तुत किए हैं। अपने दिनांक 24 जुलाई, 2007 और 30 अगस्त, 2007 के पत्रों के अधीन प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण के आधार पर एबीजीकेसीटीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव पर विश्लेषण में विचार किया जाता है।

- (iv) (क) एबीजीकेसीटीएल के प्रशुल्क नियतन कार्य में सर्वाधिक महत्वपूर्ण संघटकों में से एक यातायात का पूर्वानुमान है।

एबीजीकेसीटीएल और केपीटी के बीच किया गया लाइसेंस करार प्रचालन के पहले चार वर्षों के लिए क्रमशः 172000, 186000, 200000 और 221000 टीईयू न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) निर्दिष्ट करता है।

प्रारंभिक प्रस्ताव में, यातायात का अनुमान वर्ष 2006-07 (पांच महीनों के लिए) 71667 टीईयू, वर्ष 2007-08 में 190726 टीईयू, वर्ष 2008-09 में 205741 टीईयू और वर्ष 2009-10 में 221850 टीईयू के स्तर पर किया गया था।

तत्पश्चात, एबीजीकेसीटीएल ने वर्ष 2007-08 के लिए यातायात का अनुमान 147713 टीईयू के स्तर पर कम कर दिया है। परवर्ती वर्षों के लिए, कंटेनर यातायात में 5% की वृद्धि अनुमानित है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए यातायात क्रमशः 155099 टीईयू, 162854 टीईयू और 170996 टीईयू अनुमानित है।

स्वामी पत्तन केपीटी ने अपने पत्तन का कंटेनर यातायात 11वीं पंचवर्षीय योजना में वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक 292333 टीईयू, 338166 टीईयू, 391166 टीईयू और 452417 टीईयू पूर्वानुमानित किया है। केपीटी ने इंगित किया है कि एबीजीकेसीटीएल द्वारा किया गया यातायात का अनुमान कम है और यहां तक कि लाइसेंस करार में निर्धारित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट (एमजीटी) भी पूरा नहीं करता। एबीजीकेसीटीएल ने तर्क दिया है कि स्वामी पत्तन द्वारा किया गया अनुमान अवास्तविक रूप से अधिक है और न तो वर्तमान प्रवृत्ति अथवा सामान्य प्रत्याशाओं के ही अनुरूप है। इसने वर्णन किया है कि यातायात का अनुमान यह मानते हुए कि कंडला पत्तन में कंटेनर यातायात में औसत वृद्धि वर्ष 2002-03 तक लगभग 15% थी और वर्ष 2003-04 में दो निजी पत्तनों नामतः मुन्ना इंटरनेशनल कंटेनर लिमिटेड (एमआईसीटी) और गुजरात पिपावाव पोर्ट लिमिटेड (जीपीपीएल) के प्रचालन प्रारंभ होने और संबंधित पिछले वर्ष में प्रहस्तन किए गए यातायात की तुलना में वर्ष 2005-06 के दौरान केपीटी के कंटेनर यातायात में सूचित 17.5% की ऋणात्मक वृद्धि के बाद घटकर 7% हो गई, उचित है।

एबीजीकेसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि प्रारंभिक प्रस्ताव में संकल्पित पूर्वानुमान को एबीजीकेसीटीएल से समीपस्थ निजी टर्मिनलों यथा मुन्ना इंटरनेशनल कंटेनर लिमिटेड (एमआईसीटी) को यातायात के विपथन के कारण कम किया गया है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा मार्च, 2007 में प्रहस्तन किए गए 18544 टीईयू का वास्तविक यातायात प्रचालन के पिछले पांच महीनों में धीरे-धीरे घटकर जून, 2007 में 14464 टीईयू और जुलाई, 2007 में 11351 टीईयू के स्तर तक आ गया है।

एबीजीकेसीटीएल द्वारा यातायात के संशोधित अनुमान के लिए टर्मिनल में प्रहस्तन किए गए केवल पिछले दो महीने के कंटेनर यातायात पर ही ध्यान केंद्रित किया गया प्रतीत होता है। पिछले कुछ महीनों में सूचित यातायात में गिरावट प्रचालनों के प्रारंभिक अधिग्रहण के दौरान एक अस्थायी चरण हो सकता है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा दिनांक 10 मार्च, 2007 से जुलाई, 2007 तक प्रचालन के पिछले लगभग साढ़े चार महीनों के लिए प्रहस्तन किया गया यातायात 78612 टीईयू सूचित किया गया है। अगर इस आंकड़े का पूरे वर्ष के लिए विस्तार किया जाता है तो प्रहस्तन किए जाने के लिए संभावित यातायात एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित 1,47,713 टीईयू की तुलना में लगभग 2,02,000 टीईयू होगा। वास्तव में, वर्ष 2006-07 के लिए कंडला पत्तन द्वारा प्रहस्तन किया गया कंटेनर यातायात भारतीय पत्तन संघ द्वारा प्रकाशित आंकड़ों के अनुसार 1.77 लाख टीईयू सूचित किया गया है। फिर भी, यह मानते हुए कि एबीजीकेसीटीएल वर्ष 2007-08 के पहले छः महीनों के लिए लाइसेंस करार में निर्धारित न्यूनतम उपस्करों से प्रचालन करेगा और प्रचालन के प्रारंभिक चरण में सूचित यातायात के विपथन पर भी विचार करते हुए वर्ष 2007-08 के लिए यातायात अनुमान 1,72,000 टीईयू माना जाता है, जो प्रचालन के पहले वर्ष में लाइसेंस करार की शर्तानुसार प्राप्त किए जाने के लिए प्रत्याशित यातायात का न्यूनतम स्तर है।

एबीजीकेसीटीएल द्वारा अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए मानी गई लगभग 8% प्रति वर्ष की औसत वृद्धि दर संशोधित प्रस्ताव में घटाकर 5% प्रति वर्ष कर दी गई थी।

जैसा पहले उल्लेख किया गया है, केपीटी ने अवलोकन किया है कि प्रचालक द्वारा पूर्वानुमानित यातायात कम है। केपीटी ने वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए अपने पत्तन के कंटेनर यातायात में लगभग 15.7% की वृद्धि

अनुमानित की है। पत्तन क्षेत्र से संबंधित 11वीं पंचवर्षीय योजना के लिए कार्यदल की रिपोर्ट ने भारत के महापत्तनों के कंटेनर यातायात में वृद्धि के 16.9% मिश्रित वार्षिक दर से बढ़ने का अनुमान किया है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए पश्चिमी क्षेत्र में कंटेनर यातायात अर्थात् जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में 12%, कंडला पत्तन न्यास में 15.7% और मुम्बई पत्तन न्यास में 12.7% की औसत वृद्धि दर अनुमानित है। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित वार्षिक वृद्धि दर अगले कुछ वर्षों में प्रत्याशित इस देश के कंटेनर यातायात में वृद्धि की सामान्य प्रवृत्ति की तुलना में काफी कम है।

प्रचालक द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त उपस्कर और अवसंरचना और उत्पादकता, जिसे उससे प्राप्त किया जाना प्रत्याशित है, पर विचार करते हुए उपर्युक्त विश्लेषण से प्राप्त निम्नतम वृद्धि दर के आधार पर परवर्ती वर्षों के लिए एबीजीकेसीटीएल के यातायात में कम से कम 12% की वृद्धि दर का पूर्वानुमान करना अनुचित नहीं हो सकता। तदनुसार, वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए संशोधित यातायात के क्रमशः 192640 टीईयू, 215751 टीईयू और 241648 टीईयू का अनुमान इस विश्लेषण में माना गया है। यहाँ यह उल्लेख करना संगत है कि इस विश्लेषण में माना गया संशोधित यातायात पूर्वानुमान प्रारंभिक वर्ष के लिए एमजीटी स्तर पर विश्वास करते हुए बहुत पुराने दृष्टिकोण पर आधारित है और यह इन वर्षों के दौरान सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षमता की तुलना में काफी कम होगा।

अगर यातायात में वास्तविक कार्यनिष्पादन की भिन्नता के कारण एबीजीकेसीटीएल को कोई व्यर्थ लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है तो एबीजीकेसीटीएल को प्राप्त ऐसे व्यर्थ लाभ को अगली समीक्षा में पूर्णतः समंजित किया जाएगा। यातायात के अनुमान में भिन्नता के कारण प्राप्त अधिशेष, अगर कोई हो, पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार विचार नहीं किया जाएगा परंतु संपूर्ण राशि पर अगली प्रशुल्क वैधता अवधि में समायोजन के लिए विचार किया जाएगा।

(ख) एबीजीकेसीटीएल ने अपने अनुमानों में अलग-अलग पोतांतरण कंटेनर, पुनः कर्षण कंटेनर, आईसीडी कंटेनर, अधिक आकार वाले कंटेनर और खतरनाक कंटेनर से संबंधित यातायात को शामिल नहीं किया है। यद्यपि कंटेनरों की इन श्रेणियों के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित है। एबीजीकेसीटीएल ने तर्क दिया है कि कंटेनरों की इन श्रेणियों का यातायात काफी नहीं है और यह वास्तविक रूप से वित्तीय स्थिति पर प्रभाव नहीं डालेगा। प्रचालन के अंतिम पांच महीनों में प्रहस्तन किए गए वास्तविक कंटेनर यातायात के आधार पर इन कंटेनरों का कंटेनर यातायात प्रति माह लगभग 230 टीईयू होना सूचित है। ऐसे कंटेनरों के लिए दरें प्रस्तावित की गई हैं ताकि प्रहस्तन किए जाने वाले ऐसे कंटेनरों के लिए दर उपलब्ध हो। इस पूर्वानुमान के आधार पर कि वर्ष 2007-08 के एमजीटी में कंटेनरों की ये श्रेणियाँ भी शामिल हैं, पूर्व पैराग्राफ में चर्चित यातायात के संशोधित अनुमानों में आगे कोई समायोजन नहीं किया जाता।

(ग) एबीजीकेसीटीएल ने पत्तन में मौजूदा संरचना के आधार पर 20 फुट/40 फुट के कंटेनर, भरे हुए/खाली कंटेनर और रीफर कंटेनरों को शामिल करते हुए कतिपय कंटेनर मिश्रण अपनाया है। वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए आशोधित यातायात अनुमान पर समान अनुपात अपनाया जाता है।

(V) (क) वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए पूर्वानुमानित थ्रूपुट हेतु प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय का अनुमान किया गया है। आय के अनुमान को इस विश्लेषण में विचार किए गए संशोधित यातायात अनुमान के संदर्भ में आशोधित किया गया है। आय का अनुमान एबीजीकेसीटीएल द्वारा माने गए कंटेनर मिश्रण पर आधारित है।

(ख) एबीजीकेसीटीएल ने तीन दिनों के औसत रुकने के समय (आयात के लिए 3 दिनों और निर्यात के लिए 7 दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि की अनुमति देने के बाद) के आधार पर भंडारण आय अनुमानित किया है। पिछले दो वर्षों के लिए केपीटी द्वारा सूचित भरे हुए कंटेनरों के लिए रुकने का औसत समय आयात के लिए औसतन लगभग 6 दिन और निर्यात के लिए 2 दिन तथा खाली कंटेनरों के लिए 3 से 10 दिनों की सीमा में भिन्न-भिन्न है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा अपनाए गए कंटेनरों के औसत रुकने के समय को स्वीकार किया जाता है और संशोधित प्रशुल्क अनुमान के संदर्भ में इस प्रशुल्क मद से आय के अनुमान के लिए विचार किया जाता है।

भंडारण प्रभार से आय डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के आधार पर और 46.50 रुपए के विनिमय दर को लागू करते हुए अनुमानित है। यह परिकलन 40.98 रुपए की विनिमय दर से अद्यतन किया जाता है, जोकि इस विश्लेषण के समापन के समय उपलब्ध है।

(ग) रीफर कंटेनरों को विद्युत की आपूर्ति से आय कंडला पत्तन न्यास के संशोधन-पूर्व दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क स्तर पर क्रमशः 20 फुट/40 फुट के कंटेनर के लिए आठ घंटे अथवा उसके भाग के लिए 5.5 अमरीकी डॉलर और 8.25 अमरीकी डॉलर अनुमानित है। एबीजीकेसीटीएल ने यह माना है कि रीफर कंटेनरों को विद्युत की आपूर्ति दो दिनों के लिए की जाएगी। तथापि, इस प्रशुल्क मद से आय के अनुमान में एबीजीकेसीटीएल द्वारा किए गए पूर्वानुमान को नहीं माना गया है। रीफर कंटेनरों को विद्युत की आपूर्ति से आय का अनुमान को सही स्थिति प्रदर्शित करने के लिए आशोधित किया जाता है।

(घ) उपर्युक्त समायोजन के अधीन आशोधित प्रचालन आय पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है। अगर यह पाया जाता है कि वास्तविक प्रचालन आय अब प्रस्तुत अनुमानों से भिन्न होती है तो अतिरिक्त आय को अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (vi) (क) प्रचालक प्रत्यक्ष श्रमिक लागत और अनुरक्षण श्रमिक लागत का अनुमान एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रचालन के प्रत्येक चरण के दौरान अपने कर्मचारियों की संख्या बढ़ाते हुए और संबंधित पूर्व वर्षों की अनुमानित लागत पर 5% प्रतिवर्ष का वार्षिक वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए किया गया है।

प्रचालक प्रत्यक्ष और अनुरक्षण श्रमिक लागत वर्ष 2007-08 में 79 कर्मचारियों के लिए अनुमानित है। लाइसेंस करार की शर्तानुसार अतिरिक्त उपस्करों की तैनाती के दृष्टिगत श्रमिकों/कर्मचारियों की तैनाती परवर्ती वर्षों में धीरे-धीरे बढ़ना अनुमानित है। प्रचालक प्रत्यक्ष श्रमिक और अनुरक्षण श्रमिकों की संख्या वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक क्रमशः 157, 187 और 217 के स्तर तक बढ़ना अनुमानित है।

संशोधित धूपट अनुमानों पर प्रति टीईयू कर्मचारी लागत वर्ष 2007-08 के लिए प्रति टीईयू 130 रुपए होती है, जो वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए बढ़कर क्रमशः 156 रुपए प्रति टीईयू और 187 रुपए प्रति टीईयू होती है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा जैसा सही वर्णित है, विचारधीन प्रत्येक वर्ष के लिए प्रति टीईयू कर्मचारी लागत में वृद्धि इस तथ्य के कारण है कि पूर्वानुमानित यातायात वृद्धि लाइसेंस करार के अनुसार प्रदान किए जाने के लिए अपेक्षित उपस्करों और उन्हें प्रचालित, अनुरक्षित और प्रबंधित करने के लिए अपेक्षित परिष्कृती अतिरिक्त मानवशक्ति के संगत नहीं है।

चैन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) म्हाया रोया इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी), जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) और पीएसए सिकाल जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनल में प्रति टीईयू कर्मचारी लागत प्रति टीईयू 125 रुपए से 200 रुपए की सीमा में है। गेटवे टर्मिनल इंडिया लिमिटेड में प्रति टीईयू कर्मचारी लागत लगभग 250 रुपए है।

अन्य निजी प्रचालकों में प्राप्त स्थिति के आधार पर और यह मानते हुए कि वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए कर्मचारियों की संख्या में प्रस्तावित वृद्धि प्रबंधन का निर्णय है, जो लाइसेंस करार की अपेक्षानुसार नए उपस्कर शामिल करने के कारण आवश्यक हुई है, एबीजीकेसीटीएल द्वारा किया गया कर्मचारी लागत का अनुमान स्वीकार किया जाता है।

- (ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तों/टर्मिनल प्रचालकों के व्यय का पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी पण्य वस्तुओं के लिए थोक बिक्री मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के वर्तमान उतार-चढ़ाव के संदर्भ में मूल्य की घट-बढ़ के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। वर्ष 2007-08 के दौरान निर्णय किए जाने वाले यातायात के मामलों में व्यय के पूर्वानुमान के लिए 5.4% तक के वृद्धि अनुपात पर विचार किया जाना है। पूर्व वर्ष के अनुमानों पर 5% की दर से कर्मचारी लागत के अधिक अनुमान में एबीजीकेसीटीएल द्वारा विचार की गई वार्षिक वृद्धि निर्धारित सीमा के भीतर है।

- (ग) लाइसेंस करार (खंड 4.12.10) के अनुसार लाइसेंसधारी को कंडला पत्तन न्यास के 45 कर्मचारियों को रोजगार देना है। केपीटी ने पुष्टि की है कि इसके किसी कर्मचारी ने निजी टर्मिनल प्रचालक के पास कार्यग्रहण करने का विकल्प नहीं दिया है। एबीजीकेसीटीएल ने भी पुष्टि की है कि कर्मचारी लागत का अनुमान इसके लिए कोई अतिरिक्त लागत का वर्णन नहीं करता।

- (vii) अनुमानित उपस्कर चालन लागत में तीन लागत अवयव यथा, विद्युत, ईंधन और मरम्मत तथा अनुरक्षण शामिल हैं, जिनकी चर्चा यहां नीचे की गई है :

- (क) प्रति टीईयू विद्युत खपत की मात्रा विचारधीन सभी चार वर्षों के लिए प्रति टीईयू 6.64 यूनिट अनुमानित है।

एबीजीकेसीटीएल ने औचित्य दिया है कि अनुमान प्रति आरएमक्यूसी विद्युत खपत और सामान्य प्रकारा व्यवस्था और रीकर स्थलों के लिए खपत पर आधारित है। चैन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड और गेटवे टर्मिनल लिमिटेड जैसे अन्य टर्मिनलों पर विद्युत की खपत प्रति टीईयू 7.7 से 8.30 यूनिट तक की सीमा में है। अन्य निजी टर्मिनलों में उपलब्ध स्थिति के आधार पर एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित प्रति टीईयू विद्युत की खपत उचित प्रतीत होती है और इसलिए स्वीकार की जाती है।

एबीजीकेसीटीएल ने 4.20 रुपए प्रति कि०वा०घं० पर विद्युत की मूल दर अपनाई है और वर्ष 2007-08 के लिए 6.82 रुपए पर विद्युत की यूनिट लागत निकालने के लिए मूल दर के 45% की दर से विद्युत शुल्क और उस पर सेवा कर अनुमानित किया है। केपीटी ने पुष्टि की है कि राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा प्रामाण्य मूल दर 4.50 रुपए प्रति कि०वा०घं० है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा यथानुमानित विद्युत की यूनिट लागत स्वीकार की जाती है।

संबंधित पूर्व वर्षों की यूनिट लागत पर वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रयुक्त प्रति वर्ष 5% का वृद्धि अनुपात भी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सीमा के भीतर पाया जाता है।

वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए विचार किए गए संशोधित यातायात अनुमानों के संदर्भ में विद्युत की लागत के अनुमानों को उचित रूप से समायोजित किया जाता है।

(ख) एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत ईंधन लागत का संगणन वर्ष 2007-08 से 2010-11 के लिए प्रति टीईयू 3 लीटर ईंधन की खपत पर आधारित है। इसे चैन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और पोर्टलैंड सिमेंट लिमिटेड जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में प्रति टीईयू 3.4 लीटर से 3.8 लीटर ईंधन की खपत की तुलना में उचित पाया जाता है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा यथानुमानित प्रति टीईयू ईंधन की खपत स्वीकार की जाती है।

वर्ष 2007-08 के लिए विचार की गई ईंधन की यूनिट दर 40.00 रुपये प्रति लीटर है। वर्तमान बाजार दर पर विचार करते हुए, अनुमान के लिए मानी गई यूनिट दर उचित पाई जाती है।

ईंधन की यूनिट दर परवर्ती वर्षों 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रति वर्ष 5.4% द्वारा बढ़ाई जाती है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना संगत है कि यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा नियंत्रित होता है, जो 5.4% पर सूचित वर्तमान थोक बिक्री मूल्य सूचकांक (सभी पण्य वस्तुओं के लिए) के आधार पर व्यय अनुमानित और यातायात वृद्धि के लिए समायोजित किए जाने की अपेक्षा करता है। एबीजीकेसीटीएल के तर्क कि ईंधन के मूल्य में वृद्धि को अलग माना जाना चाहिए, के संदर्भ में यह माना जाना होगा कि सभी पण्य वस्तुओं के लिए थोक बिक्री मूल्य सूचकांक एक भारांशित औसत सूचकांक है, जो विभिन्न अभिज्ञात समूहों, जिसमें ईंधन भी शामिल होता है, में मूल्य की घट-बढ़ को शामिल करता है। ऐसा नहीं है कि थोक बिक्री मूल्य सूचकांक में सभी समूहों में समान मात्रा में वृद्धि हुई है। इसलिए, मात्राओं में अनुमानित वृद्धि के लिए समायोजन के अतिरिक्त, भविष्यधीन प्रत्येक वर्षों के लिए प्रति वर्ष 5.4% की वर्तमान अनुमेय वार्षिक वृद्धि दर से अधिक ईंधन लागत में वृद्धि करना आवश्यक नहीं पाया जाता।

(ग) (i) इस शीर्ष के अधीन एबीजीकेसीटीएल द्वारा विचार की गई लागत की अंतिम मद मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत विद्युत और यांत्रिक उपकरणों पर 3% और सिविल निर्माण कार्य पर 1% अनुमानित है।

एबीजीकेसीटीएल से इस तथ्य को मानते हुए कि उपस्कर को प्रारंभिक अवधि के दौरान वारंटी के अधीन शामिल किया जाएगा, अनुमान का औचित्य देने का अनुभव किया गया था। इस संबंध में, एबीजीकेसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत प्रारंभिक वर्षों, जब उपस्कर वारंटी के अधीन होता है, कम होता है, परंतु बाद के वर्षों में जब उपस्कर प्रयोग हो जाता है, लागत अधिक होगी। इसलिए, परिसंपत्तियों की संपूर्ण अवधि में औसत वार्षिक लागत के आधार पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत पूर्वानुमानित करने के लिए एक समरूप प्रतिशतता अपनानी गई है। एबीजीकेसीटीएल ने मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान करने के लिए उक्त प्रतिशतता अपनाने हेतु औसत वार्षिक लागत का कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है।

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे अन्य निजी प्रचालकों के लिए अनुमत्य मरम्मत और अनुरक्षण लागत परिसंपत्तियों के प्रारंभिक ब्लॉक पर 1.5% है। चैन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल), विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) और इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) के मामले में उपस्कर लागत पर अनुमत्य मरम्मत और अनुरक्षण लागत 2% थी। जीटीआईपीएल में हाल के प्रशुल्क नियतन में भी मरम्मत और अनुरक्षण लागत इन निजी टर्मिनलों में अनुमत्य स्तर के तुलनीय पाई गई थी। अन्य निजी टर्मिनलों में मौजूद स्थिति के अनुरूप, उपस्कर के लिए मरम्मत लागत उपस्कर के सकल ब्लॉक के 2% पर अनुमानित है।

वर्ष 2007-08 के लिए उपस्कर लागत का प्रारंभिक सकल ब्लॉक और वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के वर्षों में परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धियों परवर्ती विश्लेषण में यथा स्पष्ट संशोधित की गई हैं। मरम्मत और अनुरक्षण लागत परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक के अनुमान में किए गए संशोधन के लिए उपयुक्त रूप से समायोजित की गई हैं।

(ii) सिविल निर्माण कार्य पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान करने के लिए अपनाई गई प्रतिशतता अन्य निजी टर्मिनलों के तुलनीय पाई गई है और इसलिए स्वीकार की जाती है। तथापि, सिविल निर्माण कार्य पर एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत में प्रारंभिक व्यय शामिल है। इस लागत अवयव का अनुमान प्रारंभिक व्यय छोड़कर सिविल निर्माण कार्य के आशोधित सकल ब्लॉक के आधार पर संशोधित किया जाता है।

(iii) संबंधित पूर्व वर्षों के अनुमानों पर वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए मरम्मत लागत में अनुमानित 5% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति दी जाती है।

(viii)

तत्कालीन नौवहन मंत्रालय ने राजस्व हिस्सा/रॉयल्टी भुगतान को महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क नियतन/संशोधन के लिए लागत के रूप में विभाजित नहीं करने के लिए दिनांक 29 जुलाई, 2003 को नाविक निदेश जारी किया था। प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों में भी यह नीति परिलक्षित होती है।

तत्कालिक मामले में, लाइसेंस करार पर एबीजीकेसीटीएल द्वारा केपीटी के साथ दिनांक 23 जून, 2006 को हस्ताक्षर किया गया था। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, एबीजीकेसीटीएल द्वारा केपीटी को देय राजस्व हिस्सा लागत के रूप में नहीं माना जा सकता। एबीजीकेसीटीएल का तर्क कि बोली दस्तावेज और लाइसेंस करार ने विशेष रूप से लागत की मद के रूप में उसे

शामिल नहीं करने के बारे में उल्लेख नहीं किया है। लाइसेंस करार के अनुसार लाइसेंसधारी ने पुष्टि की है कि यह अस्वीकार्यता और/अथवा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा दरों के नियतन में लागत की मद के रूप में रॉयल्टी के असमायोजन के कारण करार में किसी परिवर्तन/संशोधन अथवा माफी का दावा नहीं करेगा।

एबीजीकेसीटीएल ने अपने प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप लागत के मद के रूप में राजस्व हिस्से को शामिल नहीं किया था। तथापि, संशोधित लागत विवरण में, एमजीटी की अप्राप्ति के संदर्भ में प्राप्त होने वाले संभावित राजस्व में कमी को यह कहते हुए कि यह लाइसेंस शुल्क के समान है और इसलिए इसे लागत के रूप में स्वीकार किया जाना चाहिए, लागत की मद के रूप में शामिल किया गया है। लागत के इस संघटक को स्वीकार करने हेतु एबीजीकेसीटीएल द्वारा उल्लिखित कारण स्वीकार्य नहीं हैं। प्रचालक द्वारा एमजीटी स्तर प्राप्त न करने के लिए प्रयोक्तृओं को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता, क्योंकि यह प्रचालक का वाणिज्यिक निर्णय होता है।

उपर्युक्त स्थिति के होते हुए भी जैसा पहले उल्लेख किया और एबीजीकेसीटीएल की जानकारी में भी लाया जा चुका है, राजस्व हिस्से को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार उनके मामले में लागत की मद के रूप में नहीं माना जा सकता क्योंकि लाइसेंस करार पर दिनांक 29 जुलाई, 2003 के बाद हस्ताक्षर किया गया था। यहां तक कि नीवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एक अलग पत्र द्वारा भी इस प्राधिकरण को प्रशुल्क नियत करते समय एबीजीकेसीटीएल के मामले में रॉयल्टी को मानने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का सख्ती से पालन करने का सुझाव दिया है।

- (ix) (क) एबीजीकेसीटीएल को लाइसेंसदाता द्वारा आवंटित/आवंटित किए जाने वाले यार्ड/क्षेत्र के लिए लाइसेंस करार में निर्धारित दरों पर केपीटी को लाइसेंस शुल्क अदा करना है। वर्ष 2007-08 के लिए लाइसेंस शुल्क लाइसेंस करार की शर्तानुसार प्रति वर्ष 377 लाख रुपए अनुमानित है और इसलिए इसे प्रस्तुत किए गए के रूप में स्वीकार किया जाता है।

वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए आवंटित यार्ड के लिए लाइसेंस शुल्क क्रमशः 704 लाख रुपए, 729 लाख रुपए और 756 लाख रुपए अनुमानित है। लाइसेंस करार बर्थ सं० 12 के पीछे 18 हेक्टेयर अतिरिक्त भूमि के तीसरे सौंपने की तारीख (अर्थात् 23 जून, 2008 से) लाइसेंसधारी द्वारा लाइसेंसदाता को देय लाइसेंस शुल्क की अनुसूची निर्धारित करता है। लाइसेंस शुल्क बारह महीनों की अवधि के लिए निर्धारित किया जाता है, जो संपूर्ण परियोजना अवधि में धीरे-धीरे बढ़ता है।

एबीजीकेसीटीएल द्वारा वर्ष 2008-09 के अनुमानित 704 लाख रुपए का लाइसेंस शुल्क संपूर्ण वर्ष के लिए है, यद्यपि लाइसेंस करार की शर्तानुसार यह जून, 2008 से आगे से प्राप्त होगा। इस संबंध में विशिष्ट अनुरोध करने के बावजूद, स्वामी पत्तन ने सही स्थिति इंगित नहीं की है। वर्ष 2008-09 के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान संगत अवधि के लिए लाइसेंस करार में निर्धारित दरों पर समानुपातिक रूप से माना जाता है। इसके दृष्टिगत, परवर्ती वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए भी लाइसेंस शुल्क, लाइसेंस करार में निर्धारित दरों के अनुसार उस सीमा तक आशोधित किया जाता है।

- (ख) 5 हेक्टेयर का अतिरिक्त स्टेक यार्ड क्षेत्र भा लाइसेंसधारी द्वारा किए गए अनुरोध पर फरवरी, 2007 में केपीटी द्वारा एबीजीकेसीटीएल को उपलब्ध कराया गया था। इस भूखंड के लिए पट्टा किराया केपीटी द्वारा अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रति माह प्रति वर्गमीटर 20.74 रुपए पर पक्की भूमि के लिए दर के आधार पर वर्ष 2007-08 के लिए 126 लाख रुपए अनुमानित है। इसने परवर्ती वर्ष 2008-09 के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान करते समय दर में 5% की वृद्धि भी अनुमानित की है।

केपीटी के दरों के मान में इस प्राधिकरण द्वारा पक्की भूमि के लिए निर्धारित लाइसेंस शुल्क प्रति माह 18 रुपए प्रति वर्गमीटर है। तदनुसार, भूमि के अतिरिक्त स्टेक यार्ड क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क को केपीटी के दरों के मान में निर्धारित दर के संदर्भ में आशोधित किया जाता है। केपीटी के दरों के मान में निर्धारण के अनुरूप यूनिट दर पर किसी वृद्धि का विचार नहीं किया गया है।

- (ग) उपर्युक्त आशोधन के अधीन लागत विवरण में माना गया संशोधित पट्टा किराया वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए क्रमशः 485 लाख रुपए, 758 लाख रुपए, 725 लाख रुपए और 752 लाख रुपए है।

- (ख) बीमा लागत वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए क्रमशः 150 लाख रुपए, 212 लाख रुपए, 253 लाख रुपए और 233 लाख रुपए अनुमानित है। बीमा लागत का अनुमान यांत्रिक और विद्युतीय उपकरणों पर 1% की दर पर और सिविल निर्माण कार्यों तथा अन्य पर 0.06% की दर पर परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक पर किया जाता है। यह वर्ष 2007-08 के लिए स्थायी परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का लगभग 0.84% होता है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लेखबद्ध साक्ष्य वर्ष 2006-07 में अदा किए गए प्रीमियम के संदर्भ में हैं और वर्ष 2007-08 के लिए किए गए अनुमान को प्रमाणित नहीं करता।

बीमा लागत साधारणतया इंडिया गेटवे टर्मिनल लिमिटेड और विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, जहां बीमा लागत लाइसेंस करार में प्रावधान के दृष्टिगत परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन मूल्य पर अनुमानित की जाती है, जैसे कुछ निजी टर्मिनलों को छोड़कर अन्य निजी प्रचालकों के मामले में पूर्व मूल्य पर अनुमानित की जाती है।

लाइसेंस करार का खंड 9.1.6 एबीजीकेसीटीएल से प्रतिस्थापन मूल्य पर लाइसेंसशुदा परिसरों और परिसंपत्तियों सहित कंटेनर टर्मिनल को हानि, क्षति अथवा नष्ट होने के लिए बीमा कवर लेने की अपेक्षा करता है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत न तो प्रस्ताव और न ही लेखबद्ध समर्थन बीमा लागत के अनुमान के लिए परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापन लागत के बारे में कोई हवाला देता है।

इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ बीमा लागत परिसंपत्तियों के कुल कम किए मूल्य पर 0.84% की दर पर अनुमानित है। ऐसा करते समय, निम्न स्थायी परिसंपत्तियों के आशोधित अनुमानों पर विचार किया जाता है।

(xi) पूंजीगत परिसंपत्ति सुधारों की विभिन्न छोटी मरम्मतों, जिन्हें पूंजी ब्लॉक में नहीं जोड़ा जाता, का प्रतिनिधित्व करने वाले छोटे निर्माण कार्यों के लिए प्रतिवर्ष 20 लाख रुपये के व्यय का अनुमान किया जाता है। चूंकि, इस व्यय का अनुमान महत्वपूर्ण नहीं है इसलिए इसपर एबीजीकेसीटीएल द्वारा यथा प्रस्तुत विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(xii) प्रबंध और प्रशासन उपरिचय्य का अनुमान जैसी यहां नीचे चर्चा की गई है, एबीजीकेसीटीएल के प्रबंधन कर्मचारियों को देय वेतन का व्यय और सामान्य प्रशासन व्यय, प्रशिक्षण वाहनों के अनुरक्षण जैसे अन्य व्यय को शामिल करता है।

(क) प्रबंधन और प्रशासन कर्मचारियों का वेतन वर्ष 2007-08 के लिए 64 लाख रुपये अनुमानित है। यह अनुमान प्रचालन के पहले चार महीनों में सूचित 20.19 लाख रुपये के वास्तविक व्यय की तुलना में कम प्रतीत होता है। अधिकांश प्रबंधन कर्मचारियों के वेतन का अनुमान वर्ष 2007-08 से संबंधित आधे वर्ष के लिए किया जाता है क्योंकि अधिकांश प्रमुख कर्मियों को अक्टूबर, 2007 से प्रारंभ होने के लिए प्रत्याशित प्रचालन के दूसरे धरण के दौरान तैनात किया जाना है। वर्ष 2007-08 के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा यथा प्रस्तुत प्रबंधन कर्मचारियों के वेतन का अनुमान स्वीकार किया जाता है।

परवर्ती वर्षों के लिए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए पूर्व वर्षों के लागत अनुमानों में 5% की दर पर वार्षिक वृद्धि मानी जाती है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा यथा प्रस्तुत प्रबंध और प्रशासन कर्मचारियों से संबंधित वेतन के अनुमान स्वीकार किए जाते हैं।

(ख) प्रबंध और प्रशासन उपरिचय्य वर्ष 2007-08 में 234 लाख रुपये अनुमानित है, जिसमें वर्ष 2008-09 में 33.7% की वृद्धि होने का अनुमान है। सामान्य उपरिचय्य का पर्याप्त भाग सामान्य प्रशासन व्यय, सीमाशुल्क ओ/टी व्यय, स्वतंत्र इंजीनियर को शुल्क, कारों और बसों को किराए पर लेने आदि के लिए है। इसने प्रचालन के पिछले छः महीनों के आधार पर इस व्यय को प्रमाणित करने के लिए कोई लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। दिनांक 30 जून, 2007 तक सूचित 22.97 लाख रुपये का वास्तविक व्यय वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित व्यय का औचित्य नहीं देता। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए इस शीर्ष के अधीन प्रशासन और सामान्य व्यय के रूप में अनुमानित क्रमशः 75 लाख रुपये और 100 लाख रुपये का विस्तृत आंकड़ा प्रस्तुत करने के लिए हमारे प्रश्न पर इसने स्पष्ट किया है कि अनुमान तदर्थ आधार पर बनाए गए हैं। प्रत्येक धरण I, II और III में स्वतंत्र इंजीनियर को देय 30 लाख रुपये के अनुमानित शुल्क का लेखबद्ध समर्थन के साथ प्रमाण देने के लिए कहे जाने पर इसने एक सामान्य अभ्युक्ति की है कि स्वामी पत्तन ने लेखापरीक्षक फर्म नियुक्त किया है और लेखापरीक्षकों को देय शुल्क की सूचना नहीं दी है। सामान्य उपरिचय्यों में मुम्बई में विपणन कार्यालय से संबंधित उपरिचय्य भी शामिल है। कुछ प्रयोक्ता संघों ने भी इसके प्रस्ताव में शामिल अनिर्दिष्ट लागत मदों के बारे में उल्लेख किया है।

चैन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड आदि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में इस लागत अनुमान को सरसरी तौर पर देखने से यह पता चलता है कि प्रबंध कर्मचारियों को वेतन सहित कुल प्रबंध और सामान्य उपरिचय्य मूल्यहास को छोड़कर कुल व्यय का लगभग 15% से 16% होता है और इंडिया गेटवे टर्मिनल लिमिटेड में यह कुल प्रचालन लागत का लगभग 20% है। एबीजीकेसीटीएल में प्रबंध और सामान्य उपरिचय्य का कुल अनुमान वर्ष 2007-08 के लिए कुल प्रचालन लागत का 22.4% होता है।

अन्य निजी टर्मिनलों में देखी गई स्थिति के आधार पर और यह मानते हुए भी कि इस शीर्ष के अधीन अधिकांश व्यय के अनुमान एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत किसी तर्काधार के बिना तदर्थ आधार पर है, प्रचालक द्वारा अनुमानित प्रबंध और सामान्य उपरिचय्य को 15% कम किया जाता है और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित स्तर के 85% पर अनुमति दी जाती है, ताकि अनुमानित प्रबंध और सामान्य उपरिचय्य को कुल लागत के 18% से 20% पर रखा जा सके।

(xiii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 निर्दिष्ट करता है कि मूल्यहास की अनुमति निजी टर्मिनलों के मामले में कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदंड सहित सीधी रेखा विधि अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंड के आधार, इनमें से जो भी अधिक हो, पर दी जाएगी। एबीजीकेसीटीएल ने पुष्टि की है कि प्रशुल्क प्रस्ताव में अपनाई गई मूल्यहास दरें कंपनी अधिनियम में निर्धारित उपबंधों के अनुसार है।

वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए उपस्करों और सिविल निर्माण कार्यों के सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि पर मूल्यहास का अनुमान एबीजीकेसीटीएल द्वारा छः महीने की अवधि के लिए किया गया है क्योंकि परिसंपत्तियों के संगत वित्तीय वर्ष के दौरान छः महीने की अवधि के लिए प्रयोग हेतु चालू किए जाने और उपलब्ध होने की संभावना है। पूंजीगत लागत के आशोधित अनुमान के संदर्भ में मूल्यहास का अनुमान संशोधित करते समय इसी दृष्टिकोण का अनुपालन किया गया है।

मूल्यांकन केवल उन परिसरों में, जो संगत वित्तीय वर्ष के दौरान पूर्णतः पूरी और धातू हो गई हैं, के संबंध में ही संगणित किया जाता है।

- (xiv) लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार, एबीजीकेसीटीएल से परियोजना अवधि की समाप्ति पर एक रुपए पर केपीटी को कंटेनर टर्मिनल हस्तांतरित करने की अपेक्षा है। इसके दृष्टिगत, एबीजीकेसीटीएल द्वारा परियोजना अवधि की समाप्ति पर प्राप्त्य सीमांत मूल्य 'शून्य' माना जाता है।
- (xv) प्रारंभिक प्रस्ताव में, एबीजीकेसीटीएल ने एबीजी डेवी इंडस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा हस्ताक्षरित संगत संविदा के आधार पर वोल्टी टर्मिनल यूरोपा एसपीए को देय प्रबंध संविदा शुल्क के संबंध में वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए तकनीकी सेवा शुल्क के रूप में 18.22 करोड़ रुपए, 24.81 करोड़ रुपए और 29.11 करोड़ रुपए अनुमानित किया था। तत्परचात, एबीजीकेसीटीएल ने प्रबंध संविदाकार को देय शुल्क का प्रकटन करने की संवेदनशीलता के दृष्टिगत वित्तीय विवरणों से इस मद को हटाने का निर्णय लिया है।
- (xvi) लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने की तारीख से लाइसेंस करार चरण-वार उपस्कर तैनाती योजना निर्दिष्ट करता है।

लाइसेंस करार के अनुसार एबीजीकेसीटीएल और केपीटी द्वारा सूचित चरण-वार निवेश योजना नीचे सारणीबद्ध है :-

विवरण	लाइसेंस करार की शर्तानुसार प्रचालन का प्रारंभ	उपस्कर तैनाती
चरण-I (प्रारंभिक सीओडी)	17.02.2007 (बांस्तविक प्रचालन) 10 मार्च, 2007 से प्रारंभ हुआ)	तट संघलन तक/से जहाज के प्रहस्तन में दस 2 क्रेन और आरटीजी, रीच स्टेकर और ट्रैक्टर ट्रेलर जैसे उपस्करों की अपेक्षित संख्या
चरण-II (सीओडी-11)	20.10.2007	सीएच 1 और सीएच 3 उपस्कर अर्थात् 2 आरएमक्यूसी और 2 आरटीजीसी तथा तथा ट्रैक्टर ट्रेलरों की अपेक्षित संख्या
चरण-III (सीओडी-12)	20.06.2009	सीएच 4 उपस्कर - अतिरिक्त 2 आरएमक्यूसी और 2 आरटीजीसी तथा ट्रैक्टर ट्रेलरों की अपेक्षित संख्या

लाइसेंस करार निर्दिष्ट करता है कि लाइसेंसधारा बंध सं० 1.1 को सौंपने के साथ 22 हेक्टेयर भूमि सौंपेगा। 18 हेक्टेयर और भूमि जून, 2008 में एबीजीकेसीटीएल को सौंपी जानी है। लाइसेंसधारी से निर्धारित क्षेत्र को कंटेनर स्टेकयार्ड में विकसित करना अपेक्षित है।

प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रारंभिक धन सहित लगभग 330 करोड़ रुपए की कुल अनुमानित परियोजना लागत को दिनांक 24 जुलाई, 2007 को दाखिल संशोधित लागत विवरण में घटाकर 325.63 करोड़ रुपए किया गया था।

कुछ प्रयोक्ताओं ने इंगित किया है कि मूल निविदा शर्त के अनुसार स्वामी पत्तन केपीटी, एबीजीकेसीटीएल की परियोजना लागत पर आंशिक निवेश करेगा। एबीजीकेसीटीएल का प्रस्ताव प्रशुल्क नियतन प्रक्रिया के लिए स्वामी पत्तन द्वारा किए गए ऐसे निवेश से मेल नहीं खाता। इसलिए, केपीटी के निवेश के संबंध में प्रयोक्ताओं द्वारा वर्णित बिंदु पूर्णतः संगत नहीं है।

अनुबंध-2 (पूँजीगत लागत पत्रक) में प्रस्तुत अनुमानित पूँजीगत लागत लगाई गई पूँजी के संगणन से संबंधित प्रपत्र 4क में इंगित कुल पूँजी लागत से भिन्न है। प्रपत्र 4क में इंगित पूँजीगत व्यय को आधार के रूप में लिया जाता है क्योंकि ये अनुमान समेकित लागत विवरण में प्रदर्शित किए जाते हैं। एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत पूँजीगत लागत के अनुमानों का विस्तृत आंकड़ा चरण-वार है, संगत वित्तीय वर्ष के संदर्भ में नहीं। वर्ष-वार पूँजीगत व्यय उसे एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत चरण-वार व्ययों के साथ तुल्यकालिक बनाकर प्राप्त किया जाता है।

एबीजीकेसीटीएल ने चरण-I और चरण-II में अधिकांश तैनात/तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों की लागत के संदर्भ में लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत किया है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत पूँजीगत लागत के अनुमानों को जहां भी भिन्नताएं देखी गई हैं, लेखबद्ध समर्थन के संदर्भ में अद्यतन किया जाता है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत पूँजीगत लागत अनुमानों में किए गए आशोधनों की उसके कारणों के साथ चर्चा नीचे की गई है :-

- (क) विशिष्ट सुझाव दिए जाने के बावजूद, एबीजीकेसीटीएल ने लाइसेंस करार की शर्तानुसार नियुक्त किए जाने वाले स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा प्रमाणित/निर्धारित परियोजना लागत की प्रति अग्रप्रेषित नहीं की है। इसने स्पष्ट किया है कि परियोजना की पूँजीगत लागत लेखापरीक्षकों द्वारा छः महीने की समाप्ति पर ही निर्धारित की जा सकती है और इसलिए उसने अनुमानित परियोजना लागत के आधार पर प्रस्ताव पर कार्यवाही करने का अनुरोध किया है। दूसरी ओर, केपीटी ने सूचित किया है कि एबीजीकेसीटीएल ने स्वतंत्र लेखापरीक्षकों को अपनी टिप्पणियां देने के लिए समुचित आंकड़े प्रस्तुत नहीं किए हैं।

एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत के औचित्य के आकलन के लिए एमएर अनुरोध पर केपीटी ने बताया कि प्रचालक द्वारा किया गया अनुमान अधिक है। केपीटी ने एबीजीकेसीटीएल द्वारा लगाए गए उपस्करों की पूंजीगत लागत जिसे बर्थ सं० 12 के अधिग्रहण के पश्चात व्यय किया जाना अनुमानित है, 12 करोड़ रुपए और 75 करोड़ रुपए आकलित किया है। केपीटी द्वारा इंगित आरएमक्यूसी के लिए पूंजीगत लागत उपस्कर की वास्तविक लागत से काफी कम पाई गई है, जैसा एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों से स्पष्ट है। इसके अतिरिक्त, अपक्रेट भुगतान, प्रारंभिक व्यय, अन्य सिविल निर्माण कार्यों की लागत, आईटी आदि को केपीटी द्वारा किसी भी नहीं लिया गया है। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, लेखबद्ध समर्थन, जहां भी एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत किया गया है, पर विश्वास किया और माना जाता है।

- (ख) एबीजीकेसीटीएल ने लाइसेंस करार की शर्तानुसार कथित रूप से प्रारंभिक सीओडी चरण के अधीन 2 चल बंदरगाह क्रेन, 4 रीच स्टेकर और अपेक्षित प्राइम मूवर्स की तैनाती से दिनांक 10 मार्च, 2007 से प्रचालन प्रारंभ किया। एबीजीकेसीटीएल द्वारा पूंजीगत लागत का अनुमान करने के लिए माने गए चल क्रेन और रीच स्टेकर का 31.50 लाख यूरो और 4.2 लाख यूरो का यूनिट मूल्य प्रचालक द्वारा प्रस्तुत संगत बीजेक की प्रति में प्रदर्शित यूनिट मूल्य (अर्थात् चल बंदरगाह क्रेन के लिए 30.00 लाख यूरो और रीच स्टेकर के लिए 3.00 लाख यूरो) से मेल नहीं खाता। प्रस्तुत लेखबद्ध साक्ष्य 4 रीच स्टेकर से संबंधित है। यहां तक कि केपीटी ने इस विवेक की पुष्टि की है। इसे ध्यान में रखते हुए चल बंदरगाह क्रेन और रीच स्टेकर के संबंध में पूंजीगत व्यय का अनुमान वर्ष 2006-07 के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लेखबद्ध समर्थन के संदर्भ में संशोधित किया जाता है।

लाइसेंस करार विशेष रूप से उल्लेख नहीं करता कि क्या प्रारंभिक चरण में लागू किया गया चल क्रेन परवर्ती चरणों में तटीय उपस्करों की पूरी खप के आगमन के बाद भी सेवा में लगाया जाता रहेगा या नहीं। केपीटी ने इस संबंध में कोई टिप्पणी नहीं की है परंतु एबीजीकेसीटीएल ने अपना अनुमान तैयार किया है जो यह व्यक्त करता है कि ये उपस्कर टर्मिनल में प्रचालन में बने रहेंगे।

ट्रैक्टर ट्रेलर के लिए पूंजीगत लागत का अनुमान प्रस्तुत लेखबद्ध साक्ष्य से मेल खाता है और इसलिए स्वीकार किया जाता है। स्प्रेंडर अतिरिक्त पुर्जों, स्प्रेंडर बार, रीफर प्लग, तौल सेतु जैसी विविध माल के संबंध में लेखबद्ध समर्थन प्रस्तुत नहीं किए गए हैं, क्योंकि यूनिट लागत काफी नहीं है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत इन मदों के अनुमान पर विश्वास किया जाता है।

- (ग) एबीजीकेसीटीएल ने पुष्टि की है कि पूरी की गई/चालू अथवा चालू की जाने के लिए आवेदित परिसंपत्तियों की लागत पर संगत वर्षों के लिए लगाई गई पूंजी के संगणन में विचार किया जाता है। अतः, यह पाया जाता है कि आरएमक्यूसी, आरटीजी आदि की अधिप्राप्ति के लिए प्रारंभिक वर्षों में किया गया निवेश भुगतान भी प्रस्तुत अनुमानों में पूंजीकृत किया जाता है। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, केवल उन परिसंपत्तियों को लाइसेंस करार की शर्तानुसार चालू किए जाते हैं अथवा जिनके चालू किए जाने की संभावना है, की पूंजीगत लागत पर लगाई गई पूंजी के संगणन के लिए विचार किया जाता है।

- (घ) लाइसेंस करार लाइसेंसधारी से 2 आरएमक्यूसी और 2 रबड़ के दायर वाले गैन्ट्री क्रेन तथा ट्रैक्टर ट्रेलरों की अपेक्षित संख्या चरण-II में अर्थात् अक्टूबर, 2007 तक तैनात करने की अपेक्षा करता है।

एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लेखबद्ध समर्थन पर विश्वास करते हुए और यह भी मानते हुए कि प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार की शर्तों के अनुरूप है, 2 आरएमक्यूसी और 2 आरटीजी तथा ट्रैक्टर ट्रेलरों के लिए अनुमानित पूंजीगत लागत पर वर्ष 2007-08 में विचार किया गया है।

अतिरिक्त कर्मचारी लागत, मूल्यहास, मरम्मत और अनुरक्षण लागत और बीमा प्रीमियम का अनुमान यह मानते हुए कि वे लाइसेंस करार की शर्तानुसार अक्टूबर, 2007 में चालू हो जाएंगे, वर्ष 2007-08 में आधी अवधि के लिए किया गया है।

- (ङ) प्रचालन का तीसरा चरण अतिरिक्त 2 आरएमक्यूसी और 2 आरटीजी तथा अपेक्षित प्रचालन में ट्रैक्टर ट्रेलरों की तैनाती से प्रारंभ होता है। एबीजीकेसीटीएल ने वर्ष 2008-09 में इन उपस्करों से संबंधित पूंजीगत लागत अनुमानित की है जबकि प्रचालन का तीसरा चरण लाइसेंस करार की शर्तानुसार जून, 2009 तक प्रारंभ होता है। इसलिए इन उपस्करों के संदर्भ में पूंजीगत लागत को वर्ष 2009-10 में अंतरित किया जाता है।

- (च) लाइसेंस करार के अनुसार चरण-II और III प्रत्येक में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 2 आरटीजी के अतिरिक्त, एबीजीकेसीटीएल इन प्रत्येक चरणों के दौरान 4 अतिरिक्त आरटीजी तैनात करने का विचार रखता है। इसने औचित्य दिया है कि समीपस्थ निजी पत्तनों के समरूप बेहतर टर्मिनल सेवाएं प्रदान करने और आरएमक्यूसी और आरटीजीसी के बीच 1:3 का अनुपात पूरा करने के लिए टर्मिनल प्रचालन हेतु और अधिक संख्या में आरटीजीसी लाना आवश्यक है। इसने इस अनुमान को प्रमाणित करने के लिए कोई लेखबद्ध समर्थन प्रस्तुत नहीं किया है। चूंकि, प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार में सकल्पित उपस्कर तैनाती योजना के अनुसार नहीं पाया जाता और एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाले किसी लेखबद्ध समर्थन के अभाव में, 4 अतिरिक्त आरटीजी के लिए अनुमानित पूंजीगत लागत

पर इस विश्लेषण में विचार नहीं किया जाता है। प्रसंगवश, यहां तक कि केपीटी ने भी लाइसेंस करार की सीमा क्षेत्र के बाहर तैनात किए जाने के लिए अपेक्षित किसी अतिरिक्त आरटीजी को इंगित नहीं किया है।

- (घ) एबीजीकेसीटीएल ने निर्धारित 22 हेक्टेयर और 18 हेक्टेयर भूमि को कंटेनर स्टेक यार्ड में विकसित करने के लिए प्रत्येक 10 करोड़ रुपये की पूंजीगत लागत का अनुमान किया है। 22 हेक्टेयर भूमि के विकास के लिए कुल अनुमानित पूंजीगत लागत में से 5.6 करोड़ रुपये वर्ष 2006-07 में और शेष 2007-08 में पूंजीकृत किए गए हैं। एबीजीकेसीटीएल ने इस शीर्ष के अधीन किए गए व्यय का न तो कोई लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत किया है और न ही उसके द्वारा इस संबंध में प्रारंभ की गई कोई कार्य योजना इंगित की है। अधिकांश प्रयोक्ताओं ने भी सूचित किया है कि प्रचालन द्वारा यार्ड के विकास का कोई कार्य प्रारंभ नहीं किया गया है।

यह मानना होगा कि लाइसेंस करार लाइसेंसधारी से निर्धारित 22 हेक्टेयर भूमि को कंटेनर स्टेकयार्ड में विकसित करने की अपेक्षा करता है परंतु उपस्कर की तैनाती के लिए निर्दिष्ट समय-सीमा के प्रावधान के समान ऐसे विकास के लिए कोई विशेष समकालीन निर्दिष्ट नहीं करता। यह मानते हुए कि 22 हेक्टेयर भूमि के विकास के लिए किए गए किसी ठोस उपाय की सूचना प्रचालक द्वारा नहीं दी गई है, यह पूर्वानुमान करने का कोई कारण नहीं है कि कार्य वर्ष 2007-08 के शेष पांच महीनों में पूरा हो जाएगा। इसलिए, इस मद के संदर्भ में पूंजीगत लागत को यह मानते हुए कि निर्धारित क्षेत्र जून 2009 में प्रचालन के तीसरे चरण के प्रारंभ होने के पूर्व पूर्णतया विकसित किया जाएगा, पूंजीगत लागत को वर्ष अर्थात् 2008-09 में अंतरित किया जाता है।

प्रस्तुत किए जाने वाले किसी लेखबद्ध समर्थन के अभाव में एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत के औचित्य का आकलन करना कठिन है। तथापि, यह मानते हुए कि निर्धारित क्षेत्र का कंटेनर स्टेकयार्ड में विकास लाइसेंस करार की अपेक्षा है, इस पूंजीगत लागत को मानना आवश्यक होगा। चूंकि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा कोई लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया है, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानों में 10% की तदर्थ कमी की जाती है। तदनुसार, 22 हेक्टेयर भूमि को कंटेनर यार्ड में विकसित करने के लिए वर्ष 2008-09 में पूंजीगत लागत 9 करोड़ रुपये मानी जाती है।

इसी साम्यानुमान पर, 18 हेक्टेयर भूमि को कंटेनर यार्ड में विकसित करने के लिए पूंजीगत लागत को यह मानते हुए कि प्रस्तावित सिविल निर्माण कार्य के लिए निवेश लाइसेंस करार में प्रावधानों से उत्पन्न होता है, 9 करोड़ रुपये को वर्ष 2009-10 में अंतरित किया जाता है।

- (ज) एबीजीकेसीटीएल ने कार्यालय और वर्कशॉप के विकास के लिए 200 लाख रुपये अनुमानित किया है, जिसे विस्तारित करके वर्ष 2006-07 और 2007-08 में क्रमशः 110 लाख रुपये और 90 लाख रुपये किया जाता है। इसने सितम्बर 2007 तक कार्यालय और वर्कशॉप के निर्माण के लिए प्रारंभ किए गए किसी कार्य का लेखबद्ध समर्थन प्रस्तुत नहीं किया है। इस मद के लिए अनुमान को वर्ष 2008-09 में अंतरित कर दिया गया है। अनुमान के औचित्य का आकलन करने के लिए प्रचालक द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाले किसी लेखबद्ध समर्थन के अभाव में एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानों को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ माना जाता है।

- (झ) पट्टे पर लिए गए अतिरिक्त 5 हेक्टेयर क्षेत्र को समतल करने के लिए 12.96 लाख रुपये का वास्तविक पूंजीगत व्यय सूचित किया गया है और इसका लेखबद्ध साक्ष्य द्वारा समर्थन किया गया है। वास्तविक पूंजीगत व्यय को लागत विवरण में माना जाता है।

- (ञ) वर्ष 2006-07 में मुम्बई में विपणन कार्यालय के लिए 7 करोड़ रुपये की पूंजीगत लागत अनुमानित है। अंतरिम प्रशुल्क अनुमोदित करते समय इस अनुमान को प्रमाणित करने का विशिष्ट सुझाव देने के बावजूद इसने कोई ठोस लेखबद्ध समर्थन प्रस्तुत नहीं किया है। मुम्बई की संपत्ति वरें अनुमानित लागत का औचित्य देने के लिए प्रस्तुत की गई हैं। प्रयोक्ताओं ने इस शीर्ष के अधीन एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत पर जोरदार आपत्ति की है। अनुमानित लागत को वैध ठहराने के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाले किसी ठोस लेखबद्ध समर्थन के अभाव में और यह मानते हुए कि प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार में संकल्पित नहीं है, मुम्बई में विपणन कार्यालय के लिए अनुमानित पूंजीगत लागत पर इस विश्लेषण में विचार नहीं किया जाता है।

- (ट) लाइसेंस करार एबीजीकेसीटीएल द्वारा रेल नेटवर्क का विकास करने की अपेक्षा करता है। केपीटी द्वारा किया गया वर्णन भी इस स्थिति की पुष्टि करता है एबीजीकेसीटीएल ने वर्ष 2007-08 में 155 लाख रुपये और वर्ष 2008-09 में 95 लाख रुपये का अनुमान किया है। लाइसेंस करार की शर्तानुसार लाइसेंसधारी को यह अतिरिक्त क्षेत्र प्राप्त करने के लिए लाइसेंसदाता से अनुरोध करना होगा। इसने पत्तन को किए गए ऐसे अनुरोध के बारे में उल्लेख नहीं किया है। केपीटी ने बर्थ सं० 12 को अधिग्रहीत करने के बाद इस निवेश का आकलन किया है। यह मानते हुए कि एबीजीकेसीटीएल को जून 2009 तक प्रचालनों का तीसरा चरण प्रारंभ करना है, एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत पर वर्ष 2009-10 में अन्य मदों के लिए अनुपालन किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप 10% कमी के बाद विचार किया जाता है, जब अनुमानों के औचित्य का आकलन करने के लिए कोई लेखबद्ध साक्ष्य उपलब्ध नहीं कराया जाता।

- (ग) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.11 के अनुसार निजी प्रचालक के मामले में, अगर रियायत करार के अधीन दायित्व के अनुसार निवेश किया जाता है तो इस लगाई गई पूंजी पर अभिलाम के लिए विचार किया जाएगा यहां तक कि अगर पूर्ण क्षमता उपयोग भी प्राप्त नहीं किया जाता। इसे ध्यान में रखते हुए, यहां तक कि यद्यपि विचारणीय अवधि के लिए यासायात पूर्वानुमान सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षमता के समरूप नहीं हैं, इसलिए लाइसेंस करार के अधीन दायित्व के अनुसार किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेश पर प्रशुल्क नियतन प्रक्रिया में विचार किया जाता है।
- (ड) (i) एबीजीकेसीटीएल ने प्रारंभिक व्यय को सिविल निर्माण कार्य के सकल ब्लॉक के भाग के रूप में माना है। प्रारंभिक व्यय को सकल ब्लॉक से हटाया और अलग से दर्शाया जाना चाहिए। इसे निजी टर्मिनलों में माने गए के अनुरूप संपूर्ण परियोजना अवधि में बढ़ते खाते डाला जाना है। एबीजीकेसीटीएल ने इस आधार पर परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक से प्रारंभिक व्यय नहीं हटाया है कि अपरिशोधित प्रारंभिक व्यय अभिलाम का दावा करने का हकदार है। तीन चरणों में एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित कुल प्रारंभिक व्यय 65.88 करोड़ रुपये है, जिसमें से 10 करोड़ रुपये एडिसेंस करार की शर्तानुसार अपक्रंट शुल्क के लिए है। प्रारंभिक व्यय में शामिल अन्य दो मुख्य मदें निर्माण अवधि के दौरान ब्याज और निर्माण अवधि के दौरान बीमा है, जिनकी चर्चा नीचे की गई है।
- (ii) निर्माण अवधि के दौरान बीमा प्रारंभिक व्यय शीर्ष के अधीन प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में तैनात उपस्कर की संघी लागत पर 1% प्रतिवर्ष की दर पर अनुमानित है। इसके अतिरिक्त, बीमा क्षमता राजस्व व्यय के रूप में भी अनुमानित है। यह एक ही लागत अवयव के भाग का दोहराया जाना है। वर्ष 2006-07 के लिए प्रस्तुत लेखबद्ध समर्थन से पता चलता है कि बीमा प्रीमियम 1.08% प्रति वर्ष की दर पर दो महीने की अवधि के लिए उपस्करों के परीक्षण के लिए अदा किया जाता है। निर्माण अवधि के दौरान बीमा को आदर्शतः पहले से ही घालू उपस्करों से संबंधित बीमा लागत शामिल नहीं करना चाहिए। इसलिए, निर्माण अवधि के दौरान वर्ष 2007-08 से 2009-10 (जून 2009 तक) के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत को आशोधित उपस्कर लागत पर वर्ष 2006-07 के लिए एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लेखबद्ध समर्थन से प्राप्त प्रीमियम दर का प्रयोग करते हुए आशोधित किया जाता है।
- (iii) निर्माण अवधि के दौरान अनुमानित 38 करोड़ रुपये का ब्याज भी जुलाई 2009 तक परियोजना की संघी लागत पर संगणित किया जाता है। इसके परिणामस्वरूप, निर्माण अवधि के दौरान ब्याज (आईडीसी) का दावा ऐसे निवेश पर अभिलाम का दावा करने के अतिरिक्त पूंजीकृत परिसंपत्तियों पर किया जाता है। इंगित किए जाने पर, एबीजीकेसीटीएल ने स्वीकार किया है कि दोहरी गिनती हुई है और इसने इस अनुमान में 18.37 करोड़ रुपये की कमी कर दी है। इसने इस संबंध में कोई विस्तृत संगणन प्रस्तुत नहीं किया है।
- निर्माण अवधि के दौरान ब्याज (आईडीसी) को संशोधित पूंजीगत लागत और एबीजीकेसीटीएल द्वारा यथा सूचित परिसंपत्तियों को घालू करने की समय-सीमा के संदर्भ में आशोधित किया जाता है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा यथा अनुमानित 11% की ब्याज दर अपरिवर्तित रखी जाती है। तदनुसार, निर्माण अवधि के दौरान आशोधित ब्याज 7.93 करोड़ रुपये होता है, जिसपर इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।
- (iv) एबीजीकेसीटीएल ने ऋणदाता संघटन शुल्क, ऋणदाता अपक्रंट शुल्क, ईपीजीसी रियायत गारंटी आदि के संदर्भ में प्रारंभिक व्यय के अधीन अनुमानित लगभग 11 करोड़ रुपये के लिए कोई लेखबद्ध समर्थन प्रस्तुत नहीं किया है। इसने एक सामान्य वर्णन किया है कि इन प्रचालन लागतों को परियोजना झालू होने के पूर्व व्यय किया जाना प्रत्याशित है। यह उल्लेख करना संगत है कि व्यय की ऐसी मदों पर अपना प्रशुल्क नियत करते समय अन्य निजी टर्मिनलों द्वारा विचार नहीं किया गया है।
- इसके दृष्टिगत और यह भी मानते हुए कि अनुमानों को किसी लेखबद्ध साक्ष्य से प्रमाणित नहीं किया गया है, इन अनुमानों को प्रारंभिक व्यय शीर्ष से हटा दिया जात है।
- (v) आशोधित प्रारंभिक व्यय 19.27 करोड़ रुपये है। जैसा पहले उल्लेख किया गया है, प्रारंभिक व्यय को सिविल निर्माण कार्य के सकल ब्लॉक से हटा दिया जाता है। मरम्मत और अनुरक्षण, मूल्यहास और सिविल निर्माण कार्य पर बीमा लागत के अनुमान उस सीमा तक आशोधित किए जाते हैं।
- प्रारंभिक व्यय को अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए सामान्य दृष्टिकोण के अनुरूप परियोजना की शेष अवधि में विस्तारित किया जाता है। प्रारंभिक व्यय का अपरिशोधित भाग उस लगाई गई पूंजी, जिस पर अभिलाम अनुमत्य है, का हिस्सा बना रहेगा।
- (ब) एबीजीकेसीटीएल द्वारा वर्ष 2006-07 से 2010-11 के लिए प्रस्तावित निवेश योजना और उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन माना गया आशोधित निवेश नीचे सारणीबद्ध है :-

(लाख रुपये)

क्र०सं० विवरण	संख्या	एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत					हमारे द्वारा आरोधित				
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	जोड़	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	जोड़
1. उपस्कर लागत											
(i) घल बंदरगाह क्रेन	2	3903	0	0	0	3903	3717	0	0	0	3717
(ii) आरएमक्यूसी	चरण-II और III प्रत्येक में 2-2	835	6347.25	5077.80	634.73	12894	00	6347.25	0	6347.25	12894
(iii) रबर के टायर वाले गैट्री क्रेन(नए)	चरण-II और III प्रत्येक में 2-2	97.85	978.50	878.85	0	1953	0	978.50	0	978.50	1953.00
(iv) रबर के टायर वाले गैट्री क्रेन (पुराने)	चरण-II और III प्रत्येक में	97.85	878.85	0	978.50	1953	0	0	0	0	0
(v) रीच स्टेयर्स	4-4	820.26	0	0	0	820.26	595.67	0	0	0	595.67
(vi) स्लोवर स्पेयर/बार, रीफर प्लग, तीसरा सेतु आदि		124.12	22	0	0	146.12	124.12	22	0	0	146.12
(vii) ट्रैक्टर ट्रैलर	प्रत्येक चरण में 12	315	315	0	315	945	315	315	0	315	945
उपस्कर की कुल लागत		5992	8540	5957	1928	22415	4752	7661	0	7639	20051
2. आर्गंटी, कार्यालय विद्युत संस्थापन		27	194	85	70	376	27	194	85	70	376
3. सिविल निर्माण कार्य											
(i) प्रवेश द्वार और जल निकासी		29	1	2	3	35	29	1	2	3	35
(ii) कार्यालय+घरकहाँप		110	90	0	0	200	0	0	180	0	180
(iii) कंटेनर यार्ड समतलीकरण 5 हेक्टेयर		0	0	0	0	0	13	0	0	0	13
(iv) कंटेनर यार्ड समतलीकरण + 22 हेक्टेयर और 18 हेक्टेयर सुरंगल बनाना	फेस II, फेस III	560	440	760	240	2000	0	0	900	900	1800
(v) मुवाई में विपणन कार्यालय		700	0	0	0	700	0	0	0	0	0
(vi) रेलवे		0	155	95	0	250	0	0	0	225	225
(vii) परामर्शी-सिविल जोड़: सिविल निर्माण कार्य (प्रारंभिक व्यय छोड़कर)		1399	686	857	243	3185	47.78	47.78	47.78	15.93	159.27
4. परिसंपत्तियों का सकल बर्तक		7418	9420	6899	2239	25976	4869	7903	1215	8853	22840
5. प्रारंभिक व्यय											
(i) अपफ्रेट शुल्क		1000	0	0	0	1000	1000	0	0	0	1000
(ii) अन्य प्रारंभिक व्यय		1203	1590	1593	1200	5587	304	154	261	208	927
(iii) कुल प्रारंभिक व्यय और अपफ्रेट शुल्क		2203	1590	1593	1200	6587	1304	154	261	208	1927
6. कुल परियोजना लागत		9621	11010	8492	3439	32563	6173	8058	1475	9061	24767

- (xvii) (क) एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों से देखा जाता है कि कार्यशील पूंजी का कुछ अवयवों का अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है।
- प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों की मालसूची पर नया एक वर्ष की औसत खपत है। एबीजीकेसीटीएल के नया टर्मिनल होने के कारण एक वर्ष की औसत खपत को मात्रा उपलब्ध नहीं हो सकती। एबीजीकेसीटीएल ने पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों का मूल्य संयंत्र और मशीनरी तथा आईटी संस्थापना आदि के मूल्यहासित मूल्य के तीन प्रतिशत पर अनुमानित किया है। तदनुसार, पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों के अनुमान को संगत परिसंपत्तियों के आशोधित इतिशेष पर वर्णित प्रतिशतता का प्रयोग करते हुए कम किया जाता है।
- संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि मालसूची की अन्य मदों के लिए सीमा ईंधन को छोड़कर भंडार की 6 महीने की औसत खपत होगी। एबीजीकेसीटीएल ने संयंत्र और मशीनरी तथा आईटी संस्थापना के मूल्यहासित मूल्य पर 0.25% पर मालसूची की अन्य मदों के मूल्य के परिकलन का प्रयोग अपनाया है। पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों के अनुमान को संगत परिसंपत्तियों के कम किए गए इतिशेष पर वर्णित प्रतिशतता का प्रयोग करते हुए कम किया जाता है।
- नया टर्मिनल होने के कारण, एबीजीकेसीटीएल द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर विश्वास किया जाता है। पूंजीगत अतिरिक्त पुर्जों और अन्य मालसूची के संबंध में अनुमत्य मालसूची का निर्धारण रखती से एबीजीकेसीटीएल के प्रशुल्क की आगामी समीक्षा में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में किए गए निर्धारण के अनुसार किया जाना चाहिए।
- वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए अनुमेय रोकड़ शेष को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कम किया जाता है।
- (xviii) पूर्ववर्ती पैराग्राफ में चर्चा किए गए आशोधनों के अधीन लगाई गई पूंजी वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए क्रमशः लगभग 135.19 करोड़ रुपए, 136.01 करोड़ रुपए, 206.18 करोड़ रुपए और 183.02 करोड़ रुपए होती है।
- (xix) (क) प्रारंभिक प्रस्ताव में टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक 2,25,000 टीईयू, 3,00,000 टीईयू और 4,50,000 टीईयू प्रति वर्ष निर्धारित की गई थी। तत्पश्चात्, वर्ष 2008-09 के लिए टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2007-08 के लिए निर्धारित स्तर पर रखते हुए कम की जाती है। विशेष अनुरोध करने के बावजूद, एबीजीकेसीटीएल ने संगत वर्षों में सृजित अथवा सृजित की जाने वाली सुविधाओं के डिजाइनशुदा पैरामीटरों के संदर्भ में और प्रत्याशित बर्थ उत्पादकता, सकल क्रेन उत्पादकता, स्टेक उत्पादकता आदि पर विचार करते हुए क्षमता का विस्तृत संगणन प्रस्तुत नहीं किया है।
- घाट क्रेन की क्षमता टर्मिनल की क्षमता के आकलन के लिए सीमाबद्ध क्षमता के रूप में मानी गई है।
- एबीजीकेसीटीएल के मामले में यार्ड का क्षेत्र सीमाकरण कारक नहीं हो सकता क्योंकि लाइसेंस करार की शर्तानुसार स्टेकयार्ड के विकास के लिए निर्धारित क्षेत्र प्रहस्तन किए जाने के लिए संकल्पित यातायात से बहुत अधिक प्रतीत होता है। तथापि, यह मानते हुए कि 22 हेक्टेयर और 18 हेक्टेयर भूमि को कंटेनर स्टेकयार्ड में विकसित करना लाइसेंस करार में दायित्वों के अनुरूप है, इसे इस विश्लेषण में माना गया है।
- क्षमता के आकलन के लिए प्रत्येक घाट क्रेन की औसत क्षमता प्रति वर्ष 1,00,000 टीईयू मानी गई है। यह गेटवे टर्मिनल, इंडिया लिमिटेड, घेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड आदि जैसे अन्य टर्मिनलों द्वारा आकलित प्रति घाट क्रेन प्रति वर्ष 1 लाख टीईयू से अधिक की क्षमता की तुलना में कम प्रतीत होता है।
- केपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए एबीजी कंटेनर टर्मिनल की क्षमता क्रमशः 2,90,000 टीईयू, 3,30,000 टीईयू, 3,90,000 टीईयू और 4,50,000 टीईयू प्रति वर्ष सृजित की है। इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ स्वामी पत्तन द्वारा आकलित टर्मिनल की क्षमता पर विश्वास किया जाता है।
- (ख) आशोधित यातायात अनुमानों और केपीटी द्वारा आकलित स्तर पर टर्मिनल की क्षमता को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए टर्मिनल का क्षमता उपयोग क्रमशः 50.31%, 58.38%, 55.32% और 53.70% के स्तर पर है। इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के सभी वर्षों के लिए आकलित क्षमता का 50% से 60% तक ही उपयोग में लगता है। प्रत्याशित है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश लगाई गई पूंजी पर पूर्ण अभिलाभ का दावा करने के लिए कम से कम 60% का क्षमता उपयोग निर्धारित करते हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.11 निर्दिष्ट करता है कि अगर निजी प्रचालक द्वारा किया गया निवेश रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुसार है तो इस पर लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ के लिए विचार किया जाएगा, यहां तक कि अगर पूर्ण क्षमता उपयोग प्राप्त भी नहीं किया जाता। एबीजीकेसीटीएल के मामले में केवल ऐसे निवेश, जो लाइसेंस करार के अनुसार हैं, पर ही इस विश्लेषण में विचार किया जाता है। इसलिए, यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार आशोधित लगाई गई पूंजी पर 60% की दर से पूर्ण आरओसीई के लिए हकदार है यहां तक कि अगर क्षमता का उपयोग 60% से कम भी हो।

- (xx) विद्यार-विमर्श के अधीन, लागत विवरण आशोधित किया गया है। आशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 के रूप में संलग्न है। इस विवरण द्वारा प्रकटित परिणाम का सारांश यहां नीचे दी गई सारणी में दर्शाया गया है :-

(लाख रुपए)

अधिशेष (+)/घाटा (-) 2007-08	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2008-09	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2009-10	अधिशेष (+)/घाटा (-) 2010-11	प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन आय की % के रूप में औसत अधिशेष(+)/घाटा (-)
(लाख रुपए) प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन आय की प्रतिशता के रूप में	(लाख रुपए) प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन आय की प्रतिशता के रूप में	(लाख रुपए) प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन आय की प्रतिशता के रूप में	(लाख रुपए) प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन आय की प्रतिशता के रूप में	
1790 30.92%	1304 19.76%	194 2.63%	458 5.51%	11.16%

उपयुक्त विवरण प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर 2007-08 के पूर्ण वर्ष के लिए परिणाम दर्शाता है। परंतु, एबीजीकेसीटीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क पर टर्मिनल प्रचालित किया, जो प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर से 35% कम था। अक्टूबर, 2007 के बाद की अवधि से संबंधित स्थिति ही संगत है क्योंकि संशोधित प्रशुल्क भावी रूप से प्रभावी होगा। इसे ध्यान में रखते हुए, औसत अधिशेष स्थिति निकालने के लिए वर्ष 2007-08 के लिए रजिस्टर अधिशेष पर यथानुसार आधार पर पांच महीनों के लिए विचार किया जाता है। तदनुसार, उपयुक्त सारणी के अनुसार आशोधित लागत विवरण वर्ष 2007-08 (पांच महीने की अवधि) से 2010-11 तक के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित प्रचालन आय की तुलना में लगभग 11.16% का औसत अधिशेष दर्शाता है।

प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के दृष्टिगत एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर में 11% की सीमा तक कमी करने का मामला बनता है। तदनुसार, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित सभी प्रशुल्क मदों में 11% की कमी की जाती है।

कुछ प्रयोक्ताओं ने अंतरिम स्तर पर प्रशुल्क बनाए रखने का अनुरोध किया है। यह स्वीकार किया जाता है कि तीन वर्षों के अनुमानों के आधार पर नियत (किया जाने वाला) अंतिम प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा जवरी, 2007 में अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क से अधिक है। वह इस कारण है कि अंतरिम प्रशुल्क नियत करते समय छः महीनों की अवधि के लिए निवेश स्तर और लागत स्थिति पर विचार किया गया था क्योंकि एबीजीकेसीटीएल ने अनुमान निश्चित नहीं किए थे। इस कार्य में नियत अंतिम प्रशुल्क वर्ष 2007-08 (नवम्बर से) लेकर 2010-11 तक की अवधि के लिए प्राप्त लागत की स्थिति के आधार पर और इस अवधि के दौरान लाइसेंस करार में संकल्पित निवेश पर विचार करते हुए है। इसलिए, अंतरिम प्रशुल्क की तुलना अंतिम प्रशुल्क से करना उपयुक्त नहीं होगा।

प्रस्तावित प्रशुल्क को 11% घटाने के निर्णय के अधीन एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित प्रत्येक प्रशुल्क मदें और प्रस्तावित शर्तों पर परवर्ती विश्लेषण में चर्चा की गई है।

- (xxi) हमारे सुझाव के आधार पर, 'कंटेनर' शब्द की परिभाषा अन्य त्रिजी टर्मिनलों में निर्धारण के अनुरूप आशोधित की गई है। प्रारूप प्रस्तावित दरों के मान में 'परिभाषा' के अधीन परिभाषित अन्य मदें अन्य त्रिजी टर्मिनलों के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित परिभाषा के अनुसार पाई जाती हैं।
- (xxii) सामान्य शर्तों और निबंधन के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं० (III)(ख) यह निर्दिष्ट करती है कि प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों अथवा एबीजीकेसीटीएल द्वारा विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की मूल ऋणदाय दर (पीएलआर) से 1.5% अधिक पर लगाई जाएगी। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के विद्यमान पीएलआर से 2% अधिक के लागू दंडात्मक ब्याज दर को प्रदर्शित करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी आशोधित की जाती है। तदनुसार, 14.75% ब्याज की दंडात्मक दर इसके दरों के मान में निर्धारित की जाती है।
- (xxiii) लागू प्रहस्तन प्रभारों पर खतरनाक कार्गो कंटेनरों पर 25% का प्रीमियम प्रस्तावित है। यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

इसने लागू प्रहस्तन प्रभारों पर अधिक आकार वाले कंटेनरों पर भी 25% का प्रीमियम प्रस्तावित किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि इस प्राधिकरण ने चैन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, पीएसए सिकाल टर्मिनल लिमिटेड आदि के मामले में अधिक आकार वाले कंटेनर के प्रहस्तन प्रभारों पर वर्णित स्तर पर प्रीमियम निर्धारित किया है। इन टर्मिनलों में प्राप्त स्थिति के आधार पर, लागू प्रहस्तन प्रभारों पर अधिक आकार वाले कंटेनरों के मामले में 25% का प्रीमियम लगाने की प्रस्तावित शर्त स्वीकार की जाती है।

- (xxiv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि प्रयोक्ताओं से पत्तन पर आरोप्य उचित स्तर के बाद विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होगी। एबीजीकेसीटीएल ने हमारे सुझाव पर इस संबंध में उपयुक्त टिप्पणी दी है।

चूंकि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रहस्तन किए गए पोतों के लिए बर्ध किराया प्रभार लाइसेंस करार की शर्तानुसार केपीटी द्वारा संग्रहित किया जाएगा इसलिए एबीजीकेसीटीएल ने हमारे अनुरोध पर यह वर्णन करने के लिए कि अगर कोई पोत एबीजीकेसीटीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी या एबीजीकेसीटीएल पर आरोप्य अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्राप्त केपीटी को देय बर्ध किराया प्रभार के समतुल्य छूट की अनुमति दी जाएगी।

- (xxv) लगू कर लगाने से संबंधित सामान्य शर्तों और निबंधनों के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं० (ix) दरों के मान में सम्मिलित नहीं की गई है, क्योंकि यह प्रशुल्क मद नहीं है। इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी संशोधित दरों के मान से हटा दी जाती है।

- (xxvi) एबीजीकेसीटीएल का प्रशुल्क प्रस्ताव कार्यकलाप-वार लागत निर्धारण पर आधारित नहीं है। एबीजीकेसीटीएल ने कार्यकलाप-वार लागत ब्योरा प्रस्तुत करने में अपनी असमर्थता बताई है। इसलिए, मामले पर कार्यकलाप-वार लागत निर्धारण पर जोर दिए बिना अग्रे कार्यवाही की जाती है। एबीजीकेसीटीएल को अपनी आंतरिक प्रणाली को मजबूत बनाने का सुझाव दिया जाता है ताकि यह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रत्येक कार्यकलाप के लागत ब्योरे द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार कर सके।

- (xxvii) प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित मिश्रित बॉक्स दर में बांधने/खोलने और कर्षण आयोजना सहित जहाज पर जहाजी कुली की सेवाओं के लिए प्रशुल्क शामिल नहीं था। लाइसेंस करार लाइसेंसधारी से महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन पत्तन द्वारा किए जाने के लिए प्राधिकृत कंटेनर टर्मिनल से संबंधित व्यापक सेवाएं निष्पादित, प्रारंभ करने और प्रदान करने की अपेक्षा करता है। जहाजी कुली का कार्यकलाप महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन अभिज्ञात सेवाओं में से एक है और इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.12.2 के अनुसार दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जानी है।

केपीटी ने भी पुष्टि की है कि जहाजी कुली की सेवाएं प्रदान करना एबीजीकेसीटीएल का अंतिम उत्तरदायित्व है और उसने एबीजीकेसीटीएल को जहाजी कुली की सेवाओं के लिए लाइसेंस दिया है। केपीटी द्वारा किए गए वर्णन और लाइसेंस करार में प्रावधानों के दृष्टिगत इस प्राधिकरण ने अंतरिम प्रशुल्क अनुमोदित करते हुए उल्लेख किया कि मिश्रित बॉक्स दर में जहाज पर जहाजी कुली की सेवाएं शामिल हैं और एबीजीकेसीटीएल को इस प्राधिकरण द्वारा किए गए अवलोकन को ध्यान में रखते हुए जहाजी कुली की सेवाएं प्रदान करने के लिए उचित प्रशुल्क व्यवस्था करे।

एबीजीकेसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि जहाज पर जहाजी कुली की सेवाएं संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में शामिल हैं। तथापि, संशोधित प्रस्तावित दरों का मान संगत शर्तों में इस आशोधन को प्रदर्शित नहीं करता।

अनुसूची 1.1क और अनुसूची 1.2 में प्रस्तावित संगत टिप्पणी सं० 1 को यह वर्णन करने के लिए आशोधित किया जाता है कि मिश्रित बॉक्स दर में उसमें उल्लिखित अन्य सेवाओं के अतिरिक्त कर्षण आयोजना, बांधना/खोलना सहित जहाज पर जहाजी कुली की सेवाएं शामिल हैं।

- (xxviii) अनुसूची 1.1क और अनुसूची 1.2 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं० 1 स्पष्टतः वर्णन नहीं करती कि मिश्रित बॉक्स दर में उल्लिखित अन्य सेवाओं के अतिरिक्त घाट शुल्क शामिल है। एबीजीकेसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि इसका कोई पृथक घाट शुल्क प्रभारित करने का विचार नहीं है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर धारा 1.1क और 1.2 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं० 1 को निर्धारित सेवाओं की सूची में घाट शुल्क शामिल करने के लिए आशोधित किया जाता है।

- (xxix) आयात/निर्यात कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों, पुनःकर्षण कंटेनरों और तटीय श्रेणी के लिए जहाज के पेटे के ढक्कन के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित मिश्रित बॉक्स दरों पर विदेशी कंटेनरों के प्रशुल्क में 60% का रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित है। तटीय कंटेनरों के लिए प्रस्तावित रियायती दरें सरकारी नीतिगत दिशानिर्देशों, जो समीक्षाधीन हैं और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में निर्धारण के अनुरूप पाई जाती हैं और इसलिए पूर्व विश्लेषण में सुझाव दी गई कमी की सीमा तक अपेक्षित आशोधन के अधीन इसे स्वीकार किया जाता है।

कंटेनर यार्ड से रेल प्लेट तक अथवा विलोमतः कंटेनर की ढुलाई, आंतरिक ढुलाई के लिए रियायती दरें, रीफर संबद्ध प्रभार तटीय श्रेणी के लिए प्रस्तावित हैं। सरकारी नीतिगत दिशानिर्देश इन सेवाओं के लिए तटीय श्रेणी हेतु रियायती प्रशुल्क के निर्धारण की अपेक्षा नहीं करते। इसलिए, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित दरें उस सीमा तक आशोधित की जाती हैं।

- (xxx) एबीजीकेसीटीएल ने मिश्रित दर में छूट देने का प्रस्ताव किया है, अगर प्रयोक्ता एबीजीकेसीटीएल की पूर्वानुमति से विभिन्न प्रचालन करने के लिए स्वयं अपनी व्यवस्था करते हैं, अगर एबीजीकेसीटीएल के उपरकर किसी कारणवश उपलब्ध नहीं हैं। छूट का प्रस्ताव परिवर्ती लागत में बचत और अन्य कंटेनर टर्मिनल में निर्धारित छूट पर विचार करते हुए किया गया है। प्रस्तावित छूट संरचना को सभी प्रशुल्क मदों के लिए सामान्य निर्णय के अनुरूप 11% की कमी के अधीन अनुमोदित किया जाता है।

- (xxxi) 20 फुट के पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित मिश्रित दर सामान्य आयात/निर्यात कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभारों का 1.5 गुना है। 40 फुट और 40 फुट से अधिक वाले पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दर सामान्य आयात/निर्यात कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित संगत प्रशुल्क से 1.5 गुना कम है। पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन के लिए दरों में विभेदक संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुपालन में है।

(xxxii) अनुसूची 1.2 में प्रस्तावित टिप्पणी सं० 2 वर्णन करती है कि विदेशी पत्तन से भारतीय पत्तन-ख में परवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन-क में उतरने वाले कंटेनरों के संबंध में उसके तटीय समुद्री यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाया जाएगा। प्रस्तावित शर्त यह वर्णन करने के लिए स्पष्ट की गई है कि विदेशी पत्तन से तटीय समुद्री यात्रा पर अथवा विलोमतः भारतीय पत्तन को परवर्ती पोतांतरण के लिए एबीजीकेसीटीएल में उतरने वाले कंटेनरों के संबंध में सरकार के नीतिगत निर्देशों और अन्य निजी टर्मिनलों/महापत्तनों में सामान्य निर्धारण के अनुरूप विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों का 50% प्रभाय होगा।

(xxxiii) यात्रा-पूर्व निरीक्षण और रीफर कंटेनरों के संबंध में रीफर चालन परीक्षण के लिए प्रस्तावित प्रभारों में विद्युत आपूर्ति के लिए प्रभार शामिल नहीं है। इसने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित दरें शामिल कार्य और प्रयोक्ता द्वारा किए गए विशिष्ट अनुरोध पर ही प्रदान की गई वैकल्पिक सेवाओं के लिए बाजार दर पर आधारित हैं। प्रस्तावित दरें विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में निर्धारित दरों के तुलनीय हैं।

विद्युत की आपूर्ति के लिए प्रभार 20 फुट के कंटेनर के लिए 4 घंटों के लिए 180/-रुपए और 40 फुट के कंटेनर के लिए 270/-रुपए प्रस्तावित है। इसने प्रस्तावित दरों का औचित्य देने के लिए कोई लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, एबीजीकेसीटीएल ने वर्णन किया है कि प्रस्तावित दरें विद्युत की खपत, विद्युत की लागत और अन्य संगत कारकों पर आधारित हैं। प्रस्तावित दरें विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल), गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) आदि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में निर्धारित दरों के तुलनीय हैं। लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित स्थिति के आधार पर सभी प्रशुल्क मदों में लागू की गई कमी के अधीन प्रस्तावित दरें उसके दरों के मान में निर्धारित की जाती हैं।

(xxxiv) (क) रूकने की निःशुल्क अवधि आयात कंटेनर के लिए 3 दिन, निर्यात कंटेनर के लिए 7 दिन, आईसीडी कंटेनर और शट-आउट कंटेनरों के लिए 15 दिन तथा पोतांतरण कंटेनरों के लिए 30 दिन निर्धारित की गई है। संशोधित, प्रशुल्क दिशानिर्देशों में पत्तन/निजी प्रचालकों को निःशुल्क अवधि प्रस्तावित करने के लिए नम्यता प्रदान की गई है। इसलिए, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि को स्वीकार किया जाता है।

आरंभिक प्रस्ताव में, आयात कंटेनर के लिए रूकने की निःशुल्क अवधि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप कंटेनर के आगमन के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ होनी थी। बाद में, परिकलन की सुविधा के लिए उक्त शर्त को संशोधित प्रस्ताव में यह उल्लेख करते हुए संशोधित कर दिया गया कि आयात कंटेनर के लिए रूकने की निःशुल्क अवधि पोत के खाली करने के कार्य पूरा होने के दिन से आरंभ होगी। कंडला स्टीवडोर्स एसोसिएशन लिमिटेड (केएसएएल) शर्त में प्रस्तावित संशोधन से सहमत है। यहां यह उल्लेख करना उचित है कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.2 में आयात/निर्यात कंटेनर के लिए रूकने की निःशुल्क अवधि के परिकलन हेतु एक विशेष प्रावधान निर्धारित किया गया है, जिसका देश में अन्य निजी टर्मिनलों में बिना किसी कठिनाई के पालन किया जा रहा है। इसलिए, अनुसूची 1.10 में प्रस्तावित टिप्पणी सं० 1 को उचित रूप से संशोधित किया जाता है, ताकि संबंधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल और निजी टर्मिनलों/महापत्तनों में लागू शर्त के अनुरूप स्थिति को दर्शाया जा सके।

(ख) संशोधित प्रस्ताव में, एबीजीकेसीटीएल ने प्रस्ताव किया है कि शट-आउट कंटेनर के लिए अवधि का परिकलन कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के दिन से लेकर पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक के लिए किया जाएगा। इसने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित संशोधन इस कारण है कि टर्मिनल यार्ड का केवल पारगमन क्षेत्र के रूप में उपयोग किया जाए, क्योंकि निर्यात कंटेनरों के लिए 7 दिन की निःशुल्क भंडारण अवधि पहले ही उपलब्ध है। कंडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (केपीएसए) और कंडला स्टीवडोर्स एसोसिएशन लिमिटेड (केएसएएल), दोनों ने उक्त शर्त में प्रस्तावित संशोधन पर आपत्ति की है। जैसाकि प्रयोक्ता संगठनों द्वारा सही उल्लेख किया गया है कि सीसीटीएल, वीसीटीपीएल, जीटीआईपीएल इत्यादि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में शट-आउट कंटेनर की निःशुल्क अवधि कंटेनर के शट-आउट कर दिए जाने के बाद ही आरंभ होती है। ऐसी कोई असाधारण परिस्थिति नहीं है, जिससे कि एबीजीकेसीटीएल के मामले में कोई विवेकपूर्ण कार्रवाई करना आवश्यक हो। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी को इसके आरंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में निर्धारित प्रावधान का पुनः उल्लेख करते हुए संशोधित किया जाता है।

(ग) आरंभिक प्रस्ताव में खतरनाक और रीफर कंटेनरों के संबंध में लागू भंडारण प्रभार पर 50% का प्रीमियम प्रस्तावित किया गया था। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 में खतरनाक कंटेनर के मामले में प्रहस्सन और भंडारण प्रभार पर 25% की सीमा तक प्रीमियम वसूल करने की अनुमति दी गई है। उल्लेख किए जाने पर एबीजीकेसीटीएल ने प्रस्तावित शर्त की समीक्षा की और खतरनाक कंटेनर के मामले में लागू भंडारण प्रभार पर 25% का प्रीमियम वसूल करने का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रस्तावित शर्त प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है और इसलिए स्वीकार की जाती है।

(घ) एबीजीकेसीटीएल ने सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों (ओडीसी) के संबंध में भंडारण हेतु सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इसने स्पष्ट किया है कि सामान्य आकार से बड़े कंटेनर 45 फुट वाले कंटेनर की तुलना में ऊर्ध्वाकार और/अथवा क्षैतिज रूप में अधिक स्थान घेरते हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 40 फुट से अधिक बड़े कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार 20 फुट वाले कंटेनर के लिए प्रशुल्क का तीन गुना निर्धारित किए जाने हैं। इसलिए, इसने ओडीसी हेतु सामान्य भंडारण प्रभार का तीन गुना प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है।

इस प्रसंग में यह उल्लेख करना उचित है कि विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड पहला निजी प्रचालक था, जिसने इस आधार पर कि कंटेनर की यह श्रेणी सामान्य कंटेनर से अधिक स्थान घेरती है, जिसके कारण 2 से 14 सामान्य कंटेनरों के ढेर लगाने के स्थान की हानि होती है, लागू भंडारण प्रभार की दृष्टि से सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के लिए 300% भंडारण प्रभार प्रस्तावित किया है। उस समय, चूंकि कोई कंटेनर व्योरे उपलब्ध नहीं कराए गए थे और वीसीटीपीएल ऐसे प्रशुल्क का प्रस्ताव करने वाला पहला टर्मिनल था तथा यह आधार उपलब्ध न होने के कारण इस प्राधिकरण ने खतरनाक कार्गो के लिए लागत प्रशुल्क के 25% की दर पर प्रीमियम निर्धारित किया था। विशेषकर, पीएसए सिकाल, जीटीआईपीएल इत्यादि जैसे अन्य निजी टर्मिनल में सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के भंडारण प्रभार पर 25% की दर पर प्रीमियम निर्धारित किया गया है।

तथापि, एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत अनुरोधों में कुछ दम दिखाई देता है। सामान्य आकार से बड़े कंटेनर द्वारा कब्जा किए गए अतिरिक्त भूमि स्थान के लिए प्रचालक को क्षतिपूर्ति किए जाने की आवश्यकता है।

सीसीटीएल के मामले में सामान्य आकार से बड़े कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार प्रचालक द्वारा प्रस्तावित के अनुसार कब्जा किए गए भूमि स्थानों की वास्तविक संख्या के आधार पर निर्धारित किए गए हैं। यह मानते हुए कि भंडारण प्रभार की दसूली सामान्य आकार से बड़े कंटेनर द्वारा कब्जा किए गए स्थान के आधार पर होनी चाहिए, अनुसूची 1.10 के नीचे प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 3 सीसीटीएल की शर्त के अनुरूप संशोधित की जाती है।

(ड) यह उल्लेख करते हुए एक टिप्पणी प्रस्तावित की गई है कि नीलामी कंटेनरों के मामले में, यदि नीलामी पूरी हो जाती है, तब खाली कंटेनरों पर, खाली करने का कार्य पूरा होने के दिन के बाद वाले दिन से खाली कंटेनर के रूप में भंडारण प्रभार लगाए जाएंगे। प्रस्तावित प्रावधान नीलामी हो जाने के बाद चरित्र में खाली कंटेनरों के लंबी अवधि के लिए पड़े रहने को हतोत्साहित करने के लिए शामिल किया गया है। एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर और यह मानते हुए कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क में उल्लिखित उक्त प्रावधान के संदर्भ में प्रयोक्ताओं की ओर से कोई उल्लेखनीय आपत्ति नहीं की गई है, प्रस्तावित शर्त इसके संशोधित दरों के मान में निर्धारित की जाती है।

(घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में समर्थित सिद्धांत का अनुसरण करते हुए पतन निजी टर्मिनल पर आरोप्य तर्कसंगत स्तर से आगे के दिलबों के लिए प्रयोक्ताओं द्वारा किन्हीं प्रभारों का भुगतान नहीं किया जाना चाहिए, एबीजीकेसीटीएल ने हमारे अनुरोध पर यह उल्लेख करते हुए एक प्रावधान शामिल किया है कि उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अर्जित नहीं होंगे, जब एबीजीकेसीटीएल प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर कंटेनरों को सुपुर्दगी/जहाज पर लदान करने की स्थिति में नहीं है।

(xxxv) संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में एबीजीकेसीटीएल ने पोत के अनुरोध पर रीघ स्टैकर का प्रयोग करते हुए गैंगवे स्थापित करने के लिए लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ हेतु प्रभार लगाने के वास्ते अनुसूची 1.3 के नीचे एक प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया है। जैसाकि केबीएसएए द्वारा सही उल्लेख किया गया है कि कंटेनर के लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ प्रभारों से संबद्ध किए बिना ही इस सेवा के लिए अलग दर निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, यह मानते हुए कि प्रचालक के उपस्कर का प्रयोग करते हुए गैंगवे स्थापित करने के लिए प्रशुल्क पहली बार प्रस्तावित किया गया है और यह प्रस्ताव द्वारा अनुरोध किए जाने पर पेश की जाने वाली वैकल्पिक सेवा है, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था अनुमोदित की जाती है। एबीजीकेसीटीएल को प्रदत्त सेवा की लागत के आधार पर यह सेवा प्रदान करने के लिए अगली प्रशुल्क समीक्षा में अलग प्रशुल्क निर्धारित करने का परामर्श दिया जाता है।

(xxxvi) पोत (रेस्टॉब) के भीतर कंटेनर उठाने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क आरंभ में प्रस्तावित दरों के मान में भूलवश डाल दिया गया था। प्रथम प्रचालन अर्थात् कंटेनरों को घाट पर उतार कर रखने और पुनः लादने के लिए दरों विनियम प्रचालन अर्थात् घाट पर उतारे बिना कंटेनर को हटाने से अधिक होनी चाहिए। संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में एबीजीकेसीटीएल द्वारा आवश्यक संशोधन शामिल कर लिये गए हैं, जिन्हें स्वीकार कर लिया गया है।

(xxxvii) 40 फुट और 40 फुट से अधिक लंबे कंटेनरों के संबंध में सील लगाने/हटाने, ट्रेलर के भार उतारने के लिए प्रशुल्क 20 फुट लंबे कंटेनर की तुलना में 1.5 से 2 गुना प्रस्तावित किए गए हैं। इन सेवाओं के लिए प्रशुल्क के स्तर के आकार के अनुसार परिवर्तित नहीं होगा। इसलिए, 20 फुट लंबे कंटेनर के लिए लागू स्तर पर एकसमान प्रशुल्क टर्मिनल एबीजीकेसीटीएल जैसे अन्य टर्मिनलों के लिए निर्धारित के अनुरूप दरों के मान में निर्धारित किया गया है।

(xxxviii) आगंतुक प्रवेश-पत्र, फोटोग्राफी और वाहन प्रवेश-पत्र जैसी अन्य सेवाओं, जोकि विविध संस्थाओं के लिए प्रभार एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रस्तावित के अनुसार अनुमोदित किए जाते हैं। जहां तक वाहनों के लिए प्रवेश शुल्क का संबंध है, एबीजीकेसीटीएल ने यह उल्लेख करते हुए एक उपयुक्त टिप्पणी शामिल की है कि कंटेनर/कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए एबीजीकेसीटीएल के टर्मिनल में प्रवेश करने/छोड़ते समय यह शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा। यह साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल), वीसीटीपीएल, दिजाग सीपोर्ट लिमिटेड जैसे अन्य टर्मिनलों में निर्धारित के अनुरूप है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

(xxxix) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह उल्लेख किया गया है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तर के बेंचमार्क से संबद्ध होना चाहिए। एबीजीकेसीटीएल को दरों के मान में शामिल किए जाने वाले उत्पादकता के बेंचमार्क स्तरों का उल्लेख करने का परामर्श दिया

गया था। एबीजीकेसीटीएल ने परियोजना सुविधाओं के पूर्णतया चालू हो जाने पर प्रचालनों में कुछ अनुभव प्राप्त करने और स्थानीय तथा पर्यावरणीय परिस्थितियों पर ध्यान देने के बाद उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर निर्धारित करने का आश्वासन दिया है। तदनुसार, एबीजीकेसीटीएल को प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इसका अगला प्रस्ताव तैयार करते समय प्रचालन में प्राप्त अनुभव के आधार पर एक उपयुक्त योजना शामिल करने का परामर्श दिया जा सकता है।

13.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण एबीजीकेसीटीएल के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित करता है, जोकि अनुबंध-11 के रूप में संलग्न है।

13.2. एबीजीकेसीटीएल का संशोधित दरों का मान और हाँ भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद लागू हो जाएंगे और उसके बाद तीन वर्ष तक लागू रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात् स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट तौर पर न बढ़ाया जाए।

13.3. एबीजीकेसीटीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रशुल्क वैधता की निर्धारित अवधि के दौरान यदि किसी भी समय यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपक्षित हो गई है, यह प्राधिकरण एबीजीकेसीटीएल को इसके प्रशुल्क की समीक्षा के लिए निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिसंतुलित करने के लिए कह सकता है।

इस संबंध में, एबीजीकेसीटीएल को संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट केपीटी के माध्यम से प्रस्तुत करने हैं। यदि एबीजीकेसीटीएल निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो केपीटी एबीजीकेसीटीएल के विरुद्ध उचित कार्रवाई आरंभ कर सकता है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही करेगा। इसके अलावा, घट-बढ़ का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेषों का अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार समायोजन किया जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/07/असाधा.]

अनुसंधान

एबीजी कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड का संशोधित लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र० सं०	विवरण	एबीजीकेसीटीएस द्वारा प्रस्तुत अनुमान					संशोधित अनुमान			
		10.3.2007 से 30.6.2007 (वास्तविक)	2007-08 (पूर्वानुमानित)	2008-09 (पूर्वां०)	2009-10 (पूर्वां०)	2010-11 (पूर्वां०)	2007-08 (पूर्वां०)	2008-09 (पूर्वां०)	2009-10 (पूर्वां०)	2010-11 (पूर्वां०)
	यातायात (टीईयू)	67261	147713	155099	162854	170396	172000	192640	215757	241648
	क्षमता		225000	225000	450000	450000	290000	330000	390000	450000
I	कुल प्रचालन आय	1133.87	4936	5277	5541	5816	5789	6600	7392	8278
	कुल प्रचालन आय	1133.87	4936	5277	5541	5816	5789	6600	7392	8278
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)									
	(I) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमिक	19.72	158	222	312	328	158	222	312	328
	(II) अनुरक्षण श्रमिक	25.04	66	79	91	95	66	79	91	95
	(III) उपस्कर चालन लागत	125.05	433	780	1016	1143	460	606	841	913
	(IV) रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	568.91	812	1051	1264	1701	0	0	0	0
	(V) उपस्कर किराया	44.69	0	0	0	0	0	0	0	0
	(VI) वियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराया	136.67	503	839	729	756	485	758	725	752
	(VII) बीमा	1.91	150	212	233	233	85	116	141	159
	(VIII) अन्य व्यय	0	20	20	20	20	20	20	20	20
	(IX) तकनीकी सेवा शुल्क	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	जोड़ (I से IX)	922	2142	3183	3685	4277	1273	1800	2130	2266
III	मूल्यहास	222.49	1168	1948	2354	2353	249	914	1339	2193
IV	उपनिध्य									
	(I) प्रबंध एवं प्रशासन-अन्य	25.26	234	313	329	329	199	266	279	280
	(II) प्रबंध एवं प्रशासन-वेतन	36.54	64	73	77	61	64	73	77	81
	(III) प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट	27.66	74	133	195	247	50	60	67	67
	(IV) भुगतान बढ़ते खाते डालना	45.5	1	5	6	7	1	5	6	7
	(V) अन्य	135	373	524	807	864	314	404	430	435
	जोड़ (I से IV)									
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा)	-146	1253	-376	-1085	1476	3953	3481	3493	3385
	(I)-(II)-(III)-(IV)									
VI	एफएमआई में से एफएमई घटाइए	-6.79	0	0	0	0	0	0	0	0
VII	व्याज एवं कर-पूर्व अधिशेष (V)+(VI)		1253	-376	-1085	1476	3953	3481	3493	3385
VIII	नियोजित पूंजी		20115	26790	27582	25114	13519	13607	20618	18302
IX	आरओसीई-अधिकतम अनुमत्य (16%/8.35%/0%)		3218	4286	4413	4013	2163	2177	3299	2928
X	क्षमता उपयोग		65.65%	68.93%	38.19%	38.00%	59.31%	58.38%	55.32%	53.70%
XI	क्षमता उपयोग हेतु आरओसीई समायोजन		3218	4286	4413	4013	2163	2177	3299	2928
XII	निवल अधिशेष (घाटा)(VII)+(IX)		-1966	-4663	-5498	-5494	1780	1304	184	456
XIII	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा (XII/I% में)		-39.82%	-88.35%	-99.2%	-94.42%	30.92%	19.78%	2.63%	5.51%
XIV	वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए औसत अधिशेष (5 महीनों के लिए समानुपातिक)				-80.45%				11.16%	

एबीजी कंठला कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड दरों का मान

परिभाषाएं एवं शर्तें

इस दरों के मान में एबीजी कंठला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड द्वारा प्रवर्त सेवकों और सुविधाओं के उपयोग के लिए एबीजी कंठला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को समय-समय पर देय प्रभारों का उल्लेख किया गया है।

1. परिभाषाएं

इस दरों के मान में, जब तक संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित नहीं हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) 'एबीजीकेसीटीएल' का अभिप्राय एबीजी कंठला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड नामक भारत में निर्गमित एक कंपनी, उसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है।
- (ii) 'तटीय पोत' का अभिप्राय किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (iii) 'कंटेनर' का अर्थ परिवहन के लिए उपयुक्त और कार्गो को घट्टे पर रखने के लिए मानक आईएसओ कंटेनर है और उसे एक इकाई के रूप में प्रहस्तन किए जाने और कंटेनर स्प्रेडर से क्रेन द्वारा उठाए जाने के लिए सक्षम होना चाहिए।
- (iv) 'एफसीएल' का अर्थ पूर्ण कंटेनर भार वाला कंटेनर होगा।
- (v) 'विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा।
- (vi) 'खतरनाक कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएसओ के अधीन वर्गीकृत के अनुसार खतरनाक वस्तुएं हैं।
- (vii) 'आईसीडी' का अर्थ अंतर्देशीय कंटेनर डिपो है।
- (viii) 'आईसीडी कंटेनर' का अभिप्राय किसी पोत से उतारकर किसी रेलगाड़ी में लदान के प्रयोजनार्थ टर्मिनल के भीतर एबीजीकेसीटीएल की अभिरक्षा में रखे जाने वाले कंटेनरों से है। इसके अलावा, 'आईसीडी कंटेनर' का अभिप्राय किसी रेलगाड़ी से उतारकर किसी पोत पर लदान के प्रयोजनार्थ टर्मिनल के भीतर एबीजीकेसीटीएल की अभिरक्षा में रखे जाने वाले कंटेनरों से भी है।
- (ix) 'एलसीएल' का अर्थ पूर्ण कंटेनर भार से कम भार वाला कंटेनर (एक से अधिक आयातक के कार्गो वाला कंटेनर) है।
- (x) 'सामान्य आकार से बड़े कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कार्गो की बुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्टिंगर्स, रैकर्स, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है। प्रतिप्रस्त कंटेनर और लिफ्टिंग जैसे विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
- (xi) 'प्रति दिन' का अर्थ प्रति कैलेंडर दिन अथवा उसका भाग है।
- (xii) 'प्रति शिफ्ट' का अभिप्राय 8 (आठ) घंटों की प्रति अवधि।
- (xiii) 'पत्तन' का अर्थ कंठला पत्तन न्यास (केपीटी) से है, जबकि 'टर्मिनल' का अभिप्राय एबीजी कंठला कंटेनर लिमिटेड द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल से है।
- (xiv) 'रीकर' का अर्थ माल की बुलाई के प्रयोजनार्थ कोई कंटेनर है, जिसे वांछित तापक्रम बनाए रखने के लिए विद्युत आपूर्ति अपेक्षित होती है।
- (xv) 'हट-आउट कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसने वीआईएएन द्वारा यथा इंगित किसी पोत हेतु निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश किया है और चाहे किसी भी कारण से पोत से जुड़ा हुआ नहीं है।
- (xvi) 'टन' का अर्थ एक मीट्रिक टन अथवा 1,000 किलोग्राम या एक घनमीटर है।
- (xvii) 'पोतांतरण कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो एक पोत से उतारा गया हो, और पोतांतरण सूची पत्र में घोषित एक अन्य पोत पर चढ़ाए जाने के लिए एबीजीकेसीटीएल की अभिरक्षा में रखा गया हो और जहां रखे प्रत्येक कंटेनर पर उसे अभिरक्षा में रखे जाने से पहले या उसी समय उसका अंतिम गंतव्य पत्तन (का नाम) लिखा हो।
- (xviii) 'वीआईएएन' का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

2. सामान्य :

- (i) किसी पोत का 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' के रूप में निर्णय करने के लिए संबद्ध कारक उस पोत की स्थिति के बारे में नौवहन महाविदेशक द्वारा जारी प्रमाणीकरण है। तटीय यात्रा करने के लिए अनुसूच्य विदेशगामी पोत और उनके द्वारा लादकर ले जाने वाले कार्गो/कंटेनर भी ऐसे अनुसूच्य यात्रा के विषय में उपलब्ध छूट पाने के लिए योग्य होंगे।

- (ii) (क) भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, संलग्न प्रविर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें प्रभावी होंगी।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभावी होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद, विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा प्रभावी होंगी।
- (ङ) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii) परिकल्पित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्चतर रूप तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (iv) (क) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अधीन किसी प्रकार के विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, एबीजीकेसीटीएल विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर प्रति वर्ष 14.75% होगी। घुनी गई दंडात्मक दर एबीजीकेसीटीएल और प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) एबीजीकेसीटीएल द्वारा धन वापसी की अदायगियों में विलंब, सेवाएं पूरी होने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज उसके द्वारा प्रस्तुत कर दिए जाने की तारीख के 20 दिन बाद, इनमें से जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब एबीजीकेसीटीएल द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों के बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों, जहां महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने के पूर्व भुगतान किया जाना है और/अथवा जहां इस दरों के मान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है, में लागू नहीं होगा।
- (v) खतरनाक कार्गो कंटेनरों/सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के मामले में कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए निर्धारित लागू प्रहस्तन और बंदारण प्रभारों पर 25% प्रीमियम वसूल किया जाएगा।
- (vi) सेवाई में 20 फुट तक अथवा उससे कम के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाता है।
- (vii) अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर-संबद्ध प्रभार समतुल्य भारतीय रुपए में संग्रहित किए जाएंगे। इस प्रयोजनार्थ, पत्तन की सीमाओं में पोत के प्रवेश की तारीख (आयात कंटेनरों के मामले में) और टर्मिनल के परिसर में कंटेनरों (निर्यात कंटेनरों के मामले में) के आगमन की तारीख को विद्यमान समय-समय पर निर्दिष्ट भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंक या अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर का डालर-मूल्यवर्गित प्रभारों का भारतीय रुपए में पुनः परिवर्तन करने के लिए प्रयोग किया जाएगा।
- (viii) यदि पोत पत्तन में 30 दिन से अधिक की अवधि तक ठहरते हैं, तो पोतों के पत्तन में आगमन की तिथि से 30 दिन की अवधि के भीतर मुद्रा विनिमय दर की एक बार नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में, बिल बनाने का आधार, समीक्षा के समय प्रचलित, समुचित विनिमय दर के संदर्भ से प्रत्याशित रूप से बदल जाएगा।
- (ix) (क) एक समुचित सीमा से अधिक विलम्ब के लिए, जिसके लिए पत्तन को जिम्मेदार दर्शाया जा सके, प्रयोक्ता से भुगतान की अपेक्षा नहीं की जाएगी
- (ख) अगर कोई पोत खराबी अथवा एबीजीकेसीटीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता या सीसीटीएल पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय होने की अवधि के दौरान उपार्जित केपीटी को देय बर्ध किराया प्रभार के समतुल्य छूट की अनुमति एबीजीकेसीटीएल द्वारा दी जाएगी।
3. प्रयोज्यता
- (i) निम्नलिखित के मामले में आयात और निर्यात दरें लागू होंगी :
- (क) जब कोई भरा हुआ या खाली कंटेनर किसी पोत में उतारा जाता है और अंततः कंटेनर टर्मिनल से बाहर भेजा जाता है; अथवा
- (ख) जब कोई भरा हुआ या खाली कंटेनर यार्ड में प्राप्त होता है और अंततः पोत में लान दिया जाता है।
- (ii) जब कोई भरा हुआ या खाली कंटेनर पहले वाहक पोत से एबीजीकेसीटीएल परिसर पर उतारा जाता है और वह उस समय तक एबीजीकेसीटीएल की अभिरक्षा में रहता है, जब तक कि इसे किसी नामित द्वितीय वाहक द्वारा अपनी मूल स्थिति में पोतांतरित नहीं कर दिया जाता, तब तक उस भरे हुए या खाली कंटेनर पर पोतांतरण कंटेनर दर लागेगी।

खण्ड-1

1. कंटेनर प्रचालन

1.1. क. आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सम्मिश्र दर

(रुपए)

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
(क)	भरे हुए आयात/निर्यात	3115.00	1869.00	4672.50	2803.50	6230.00	3738.00
(ख)	खाली आयात/निर्यात	2492.00	1495.20	3738.00	2242.80	4984.00	2990.40
(ग)	कंटेनर यार्ड से रेल प्लेट तक अथवा विलोमतः में बुलाई और लिफ्ट ऑन/ लिफ्ट ऑफ						
	- भरे हुए	890.00	890.00	1335.00	1335.00	1780.00	1780.00
	- खाली	890.00	890.00	1335.00	1335.00	1780.00	1780.00

टिप्पणियाँ :

- (1) ऊपर मद सं० (क) और (ख) के मामले में सेवाओं में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन, क्वेसाइड से/को परिवहन, मंडारण के लिए कंटेनर यार्ड पर लिफ्ट ऑन अथवा विलोमतः और ग्राहक के वाहन से या को, कंटेनर का लदान और उतराई तथा नौभरण योजना के पक्ष में स्टीवडोरिंग प्रभार, बांधना/खोलना और पोत पर पर्यवेक्षण शामिल है।
- (2) ऊपर मद सं० (ग) के मामले में सेवाओं में कंटेनर यार्ड से रेल साइडिंग तक बुलाई और रेल प्लेट पर कंटेनर का लदान अथवा विलोमतः सेवा शामिल है।
- (3) लदान किए जाने वाले निर्यात कंटेनर एबीजीकेसीटीएल में पोत की बर्थिंग से 6 घंटे पहले सुपुर्द किए जाएंगे।

1.1. ख. छूट

एबीजीकेसीटीएल के उपकरण जब किसी कारणवश उपलब्ध न हो, तब एबीजीकेसीटीएल की पूर्व लिखित अनुमति से अपने स्वयं की व्यवस्था द्वारा विभिन्न प्रचालन करने वाले प्रयोक्ताओं को निम्नलिखित छूट उपलब्ध होंगी :-

(रुपए)

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
(क)	यदि कंटेनर के जहाज से तट तक अथवा विलोमतः लदान/उतराई के लिए जहाज के गियरों का प्रयोग किया जाता है	534.00	320.40	801.00	480.60	1068.00	640.80
(ख)	यदि क्वे से कंटेनर यार्ड तक अथवा कंटेनर यार्ड से क्वे तक कंटेनरों की बुलाई के लिए टर्मिनल प्रयोक्ता अपने ट्रैक्टर ट्रैलर तैनात करता है	267.00	160.20	400.50	240.30	534.00	320.40
(ग)	यदि कंटेनर यार्ड से ट्रक तक और विलोमतः कंटेनर उठाने के लिए टर्मिनल प्रयोक्ता अपने स्वयं के उपस्कर तैनात करता है	220.50	222.50	333.75	333.75	445.00	445.00

टिप्पणी :

1. निजी उपस्कर द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों को शहर वापस ले जाने पर कोई छूट अनुमत्य नहीं होगी ।
- 1.2. पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन

(रुपए)

क्रसं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
(क)	भरे हुए	4672.50	2803.50	6230.00	3738.00	8285.90	4971.55
(ख)	खाली	3738.00	2242.80	4984.00	2990.40	6621.60	3972.95

टिप्पणियां :

- (1) उपर्युक्त प्रभार पोतांतरण के पूर्ण चक्र पर लागू होते हैं । सेवाओं में, क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतारना एवं लादना), कंटेनर यार्ड और क्वे साइड के बीच बुलाई, कंटेनर यार्ड पर लिफ्ट-ऑन और लिफ्ट-ऑफ तथा स्टीवडोरिंग प्रभार शामिल हैं ।
- (2) किसी विदेशी पत्तन से जब कोई कंटेनर बाद में भारतीय पत्तन पर पोतांतरण हेतु भारतीय पत्तन पर पहुंचता है, तब इसकी तटीय यात्रा अथवा विलोमतः के लिए संगत रियायती प्रभार विदेशगामी पोत के निर्धारित प्रभार पोतांतरण प्रभार का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित का 50% वसूल किए जाएंगे ।
- (3) सड़क अथवा रेल द्वारा एबीजीकेसीटीएल से बाहर सुपुर्द किए गए किसी भी पोतांतरण कंटेनर पर आयात/निर्यात कंटेनर दर प्रभारित की जाएगी ।
- (4) अनुसूची 1.8 शट-आऊट प्रभार लागू होगा :
- (i) यदि मूलतः नामित जहाज के बर्थिंग किए जाने के बाद जहाज बदल दिया जाता है; अथवा
- (ii) यदि पूर्ववर्ती जहाज बर्थ में खड़ा हो जाने के बाद परवर्ती जहाज से पूर्ववर्ती जहाज के लिए नामांकन बदल दिया जाता है ।
- (5) जिस पोत पर पोतांतरण कंटेनर लदान किया जाना है, उसकी घोषणा उस पोत की आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत किए जाने के समय पर की जाएगी, जिस पर उक्त पोतांतरण कंटेनर आयात किया जाता है अन्यथा प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ पोतांतरण कंटेनर को सामान्य कंटेनर माना जाएगा ।

1.3. लिफ्ट ऑन अथवा लिफ्ट ऑफ :

(रुपए)

क्रसं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
(क)	भरे हुए	378.25	378.25	567.40	567.40	756.50	756.50
(ख)	खाली	378.25	378.25	567.40	567.40	756.50	756.50

टिप्पणी: पोत को बर्थ में खड़ा करने पर गैंगवे स्थापित करना

जब पोत के अनुरोध पर टर्मिनल कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर का प्रयोग करके गैंगवे स्थापित किया जाता है, तब 20 फुट लंबे कंटेनर के लिए ऊपर (क) में निर्धारित प्रभार 20 फुट वाला स्टेडर का प्रयोग करने पर देय होंगे । 40 फुट वाला स्टेडर प्रयोग करने के मामले में 20 फुट से बड़े और 40 फुट तक के कंटेनरों के लिए दरें वसूल की जाएंगी ।

1.4. एक प्रचालन के लिए फलका आवरण प्रहस्तन (खोलने और बंद करने के दोनों कार्य) :

(रुपए)

क्रसं०	विवरण	विदेशगामी	तटीय
(क)	फलका आवरण को क्वे पर उतारे बिना	1068.00	640.80
(ख)	फलका आवरण को क्वे पर उतार कर	2136.00	1281.80

टिप्पणी: केवल एक कार्यकलाप अर्थात् खोलने अथवा बंद करने का प्रचालन करने पर आधी दर लागू होगी ।

1.5. पोत के भीतर ही कंटेनरों को स्थानांतरित (डुन:व्यवस्थित करना) करना :

(रुपए)

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
(क)	भरे हुए या खाली कंटेनरों को घाट पर उतारे बिना हटाना और पुनः लदान करना	934.50	560.70	1401.75	841.05	1869.00	1121.40
(ख)	भरे हुए या खाली कंटेनरों को घाट पर उतार कर पुनः लदान करना	3738.00	2242.80	5607.00	3364.20	7476.00	4485.60

1.6. आंतरिक दुलाई :

(रुपए)

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
(क)	भरे हुए या खाली	1335.00	1335.00	2002.50	2002.50	2670.00	2670.00

टिप्पणी: आंतरिक दुलाई प्रभार तब लागू होंगे, जब किसी कंटेनर को ग्राहक के अनुरोध पर एबीजीकेसीटीएल के भीतर ट्रेलर द्वारा हटाया जाना आवश्यक होगा।

1.7. रीफर से संबंधित प्रभार :

(रुपए)

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
(क)	यात्रा पूर्व निरीक्षण (बिजली प्रभारों को छोड़कर)	311.50	311.50	311.50	311.50	623.00	623.00
(ख)	रीफर चालन परीक्षण (बिजली प्रभारों को छोड़कर)	178.00	178.00	178.00	178.00	356.00	356.00
(ग)	प्रत्येक द्वार घंटे या उसके भाग के लिए जोड़ने और हटाने, रीफर यार्ड में परिवीक्षण सहित बिजली की आपूर्ति हेतु प्रभार	160.20	160.20	240.30	240.30	320.40	320.40

टिप्पणियां :

- (1) सेवाओं में केवल प्लग जोड़ना/हटाना और तापमान का परिवीक्षण शामिल हैं। रीफर के खराब कार्यचालन के लिए कोई रख-रखाव नहीं किया जाएगा।
- (2) रीफर कंटेनरों का यात्रा पूर्व निरीक्षण (पीटीआई) और चालन परीक्षण वैकल्पिक सेवाएं हैं तथा ये सेवाएं अनुरोध करने पर ही प्रदान की जाएंगी। इसमें पीटीआई/चालन परीक्षण के दौरान रीफर के परिवीक्षण और विद्युत आपूर्ति के लिए प्रभार शामिल नहीं हैं। पीटीआई/चालन परीक्षण में रीफर मशीनरी की कार्यचालन स्थिति की जांच करना और स्थिति के बारे में ग्राहक को सूचित करना शामिल है।
- (3) ये प्रभार रीफर कंटेनरों के पुनर्व्यवस्थापन के लिए भी लागू होंगे।

1.8. शट-आउट कंटेनर के लिए प्रभार :

(रुपए)

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर
(क)	भरे हुए	1602.00	2403.00	3204.00
(ख)	खाली	1602.00	2403.00	3204.00

टिप्पणियां :

- (i) शट-आउट प्रभार तब लागू होते हैं, जब कोई कंटेनर किसी एक पोत द्वारा शट-आउट कर दिया जाता है और बाद में किसी अन्य पोत पर लदान किया जाता है ।
- (ii) भंडारण प्रभार अनुसूची 1.10 के अनुसार वसूल किए जाएंगे ।

1.9. अतिरिक्त प्रभार :

(रुपए)

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर
1.	प्रत्यक्ष लदान-भरा हुआ और खाली	534.00	801.00	1068.00
2.	लिफ्ट-ऑन, बुलाई, लिफ्ट-ऑफ सहित टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण	2225.00	337.50	4450.00
3.	कंटेनर धुलाई-सफाई प्रभार (उच्च दाब जलधारा द्वारा धुलाई)	445.00	697.50	890.00
4.	दस्तावेज का निरस्तीकरण - प्रति ईआईआर		89.00	
5.	एक दरवाजा खुला रखने का प्रभार (प्रति कंटेनर)		534.00	
6.	सील लगाना/हटाना (प्रति सील)		160.20	
7.	'खतरनाक' की सूचना वाला स्टिकर लगाना/हटाना (प्रति कंटेनर)		89.00	
8.	टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)		356.00	
9.	रीफर कंटेनर का प्लग लगाना/निकालना (प्रति कंटेनर)		71.00	
10.	खतरनाक कंटेनर संबंधी घोषणा न करना/ गलत घोषणा करना (प्रति कंटेनर)		2670.00	
11.	प्रति दस्तावेज या उसके भाग के दस्तावेज जारी करना (अधिकतम 5 पृष्ठ)		445.00	
12.	वीआईए निरस्तीकरण		71.00	
13.	कंटेनर सहित/बिना कंटेनर के ट्रेलर का वजन तौलना (प्रति तौलन)		71.00	
14.	पीओडी, आकार, स्थिति अथवा वजन परिवर्तन		711.00	
15.	निर्धारित समय-सीमा के बाद संबंधित दस्तावेज की प्रस्तुति में विलंब (प्रभार प्रति दस्तावेज)		445.00	

टिप्पणियां :

- (i) प्रत्यक्ष लदान प्रभार तब लागू होता है, जब ग्राहक के अनुरोध पर एबीजीकेसीटीएल निर्धारित अंतिम समय के बाद टर्मिनल में सुपुर्द किया गया कोई निर्यात कंटेनर स्वीकार कर लेता है अथवा बंद करने के समय से पहले कंटेनर राई में पहले से पहुंच गए निर्यात कंटेनरों की सूची स्वीकार कर लेता है, जो बंद करने के समय से पहले प्रस्तुत निर्यात अग्रिम सूची में शामिल नहीं किये जा चुके हैं । यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में लागू सभी प्रभारों के अतिरिक्त है ।

- (2) कंटेनर स्थलान्तरण (शिपिंग) प्रभार तब लागू होगा, जब टर्मिनल द्वारा प्रदान की जाने वाली कोई अन्य सेवा प्राप्त करने के लिए स्थलान्तरण समेत किसी अन्य प्रयोजन से ग्राहक के अनुरोध पर कंटेनर के वास्तविक स्थलांतरण या किसी अन्य स्थलान्तरण को शामिल करते हुए पोत लदान की स्थिति में अथवा कंटेनर की स्थिति में कोई परिवर्तन होता है। स्थलान्तरण प्रभार एक समेकित प्रभार है, जो लिफ्ट-ऑन, बुलाई और लिफ्ट-ऑफ के लिए वसूल किया जाता है।
- (3) कंटेनर सफाई प्रभार : ये सेवाएं ऐच्छिक हैं और संबंधित प्रभार तब लागू होता है, जब कंटेनरों की सफाई पानी से की जाती है।
- (4) ईआईआर के लिए निरस्तीकरण प्रभार तब लागू होता है, जब ईआईआर ग्राहक के अनुरोध पर निरस्त कर दिया जाता है।
- (5) 'एक दरवाजा खुला रखने के लिए प्रभार' उस कंटेनर के प्रहस्तन के लिए लागू होता है, जिसमें केवल एक दरवाजा खुला रखने की अपेक्षा की जाती है। (उदाहरण: प्याज के लिए) और जब दरवाजा खोलने और सुरक्षा का कार्य टर्मिनल द्वारा किया जाता है।
- (6) सील लगाना/हटाना
उचित बॉटल सील के बिना रेल/सड़क/समुद्री मार्ग से टर्मिनल में आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर उसके प्रवेश की अनुमति से पहले, बॉटल सील लगाई जाएगी। टर्मिनल कर्मचारियों को यह कार्य शिपिंग लाइंस की पूर्वानुमति प्राप्त किए बिना करने की छूट होगी। जिन कंटेनरों पर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, उनकी एक सूची शिपिंग लाइंस को भेजी जाएगी।
- (7) 'खतरनाक' की सूचना देना स्टिकर लगाना/हटाना
केवल खतरनाक कार्गो की बुलाई करने वाले कंटेनर पर ही आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले (चार स्टिकर) लगाए जाएंगे। इसी प्रकार, गैर-खतरनाक कार्गो होने वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। दोनों ही मामलों में, ग्राहक ने टर्मिनल के भीतर उक्त कार्यकलाप के लिए एबीजीकेसीटीएल को लिखित रूप में सूचित करना है।
- (8) सीमाशुल्क निरीक्षण
ग्राहक द्वारा लिखित अनुरोध किए जाने पर कंटेनर का केवल किसी नामित स्थल पर ही निरीक्षण अनुमत्य होगा। कंटेनर के दरवाजे केवल सीमाशुल्क विभाग की देख-रेख में ही खोले जा सकते हैं।
- (9) कंटेनरों को जोड़ना/हटाना
पोत के मौतल पर/गाड़ी/ट्रक से रीफर कंटेनरों को जोड़ने/हटाने का कार्य ग्राहक के अनुरोध पर ही किया जाएगा।
- (10) खतरनाक कंटेनर के संबंध में घोषणा न करना/गलत घोषणा करना
ग्राहक को आईएमसीओ नियमावली के अनुसार कार्गो के खतरनाक स्वरूप के बारे में घोषित करना होता है और एबीजीकेसीटीएल को संबंधित खतरनाक कार्गो के ब्योरे प्रस्तुत करने होते हैं। यह प्रभार खतरनाक स्वरूप के संबंध में घोषणा न करने/गलत घोषणा करने और आईएमसीओ श्रेणी, यूएन संख्या, ईपीएस, एमएफजी, सही तकनीकी नाम और आपातकालीन स्थिति में व्यक्ति से संपर्क का विवरण सहित खतरनाक स्वरूप के पूर्ण विवरण प्रस्तुत न करने के लिए है।
तथापि, घोषणा न करने अथवा गलत घोषणा करने के कारण उत्पन्न परिस्थितियों के लिए लागू देयताएं और लागतें ग्राहक से वसूल की जाएंगी।
- (11) दस्तावेज जारी करना
यह प्रभार शिपिंग लाइंस को सामान्य नैमी टर्मिनल रिपोर्ट/पोत रिपोर्ट/याई रिपोर्ट (रीफर रिपोर्ट इत्यादि) के अलावा टर्मिनल द्वारा जारी अतिरिक्त दस्तावेजों से संबंधित है।
- (12) वीआईए का निरस्तीकरण
वीआईए का निरस्तीकरण तब लागू होता है, जब एबीजीकेसीटीएल द्वारा आबंटित वीआईएएम किन्हीं कारणों से पोत प्रयालक के अनुरोध पर बाद में निरस्त कर दिया जाता है।
- (13) कंटेनर/कार्गो सहित अथवा उसके बिना ट्रेलर का भार मापना
ट्रेलर/ट्रक के भार मापन की सेवा एक वैकल्पिक सेवा है और प्रयोक्ता के अनुरोध पर यह सेवा प्रदान की जाएगी। इस प्रभार में भार के उल्लेख सहित अपेक्षित प्रमाणपत्र जारी करना शामिल है।
- (14) कंटेनर स्थिति का परिवर्तन हर बार तब लागू होता है, जब उस आयात या निर्यात कंटेनर का ब्योरा, जिसके पीओडी, आकार, स्थिति या वजन (2 टन कम या अधिक की भिन्नता सहित) एबीजीकेसीटीएल द्वारा कार्यवाही करने के बाद बदल दिए जाते हैं।
पोत लदान स्थिति का परिवर्तन तब लागू होता है, जब :-
(i) एबीजीकेसीटीएल परिसर में एक पोतांतरण कंटेनर को एक आयात कंटेनर के रूप में परिवर्तित किया जाता है।
(ii) एबीजीकेसीटीएल परिसर में एक आयात कंटेनर का पुनः निर्यात किया जाता है।

- (iii) एक निर्यात कंटेनर की एबीजीकेसीटीएल परिसर के बाहर से सुपुर्दगी की जाती है ।
- (iv) उत्तराई के बाद एक स्थानीय सुपुर्दगी कंटेनर को एक आईसीडी कंटेनर अथवा विनोमतः के रूप में परिवर्तित किया जाता है ।
- (v) एक पोतांतरण कंटेनर जिसका बहिर्गामी वीआईएएन अंदर आने वाले पोत की धर्मिय से पहले नहीं घोषित किया जाता है ।
- (vi) रेल द्वारा पहुंचने वाला एक निर्यात कंटेनर जिसका बहिर्गामी वीआईएएन, टर्मिनल में रेल स्थल पर रेलगाड़ी के आगमन के कम से कम 6 घंटे पहले नहीं घोषित किया जाता है ।

(15) संबंधित दस्तावेजों की प्रस्तुति में विलंब

संबंधित दस्तावेजों में आयात और निर्यात अग्रिम सूची, स्तरनाक कार्गो संबंधी घोषणापत्र, पुनः व्यवस्थापन योजना, आयात खाड़ी योजना और सुधार प्रचालन हेतु यथा समय अपेक्षित और घोषित कोई भी अन्य दस्तावेज शामिल हैं । दस्तावेज प्रस्तुत करने की समय-सीमा एबीजीकेसीटीएल द्वारा अग्रिम तौर पर अधिसूचित की जाएगी और तत्संबंधी कोई भी अधिसूचना प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से प्रकाशित की जाएगी ।

1.10. कंटेनरों के बंभारण के लिए प्रभार :

(क) आयात- भरे हुए तथा खाली कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		अमरीकी डालर	रुपए	अमरीकी डालर	रुपए	अमरीकी डालर	रुपए
(क)	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ख)	4 से 15 दिन तक	2.67	109.40	4.45	182.40	5.56	227.85
(ग)	16 से 30 दिन तक	5.34	218.85	8.90	364.75	11.12	455.70
(घ)	30 दिन से अधिक	10.68	437.70	17.80	729.45	22.25	911.80

(ख) निर्यात- भरे हुए तथा खाली कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		अमरीकी डालर	रुपए	अमरीकी डालर	रुपए	अमरीकी डालर	रुपए
(क)	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ख)	8 से 15 दिन तक	2.67	109.40	4.45	182.40	5.56	227.85
(ग)	16 से 30 दिन तक	5.34	218.85	8.90	364.75	11.12	455.70
(घ)	30 दिन से अधिक	10.68	437.70	17.80	729.45	22.25	911.80

(ग) आईसीडी कंटेनर- भरे हुए तथा खाली

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		अमरीकी डालर	रुपए	अमरीकी डालर	रुपए	अमरीकी डालर	रुपए
(क)	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ख)	16 से 30 दिन तक	2.67	109.40	4.45	182.40	5.56	227.85
(ग)	31 से 45 दिन तक	5.34	218.85	8.90	364.75	11.12	455.70
(घ)	45 दिन से अधिक	10.68	437.70	17.80	729.45	22.25	911.80

(घ) पोतांतरण कंटेनर- भरे हुए तथा खाली

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		अमरीकी डालर	रुपए	अमरीकी डालर	रुपए	अमरीकी डालर	रुपए
(क)	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ख)	31 से 45 दिन तक	2.67	109.40	4.45	182.40	5.56	227.85
(ग)	46 से 60 दिन तक	5.34	218.85	8.90	364.75	11.12	455.70
(घ)	60 दिन से अधिक	10.68	437.70	17.80	729.45	22.25	911.80

(ङ) शट-आउट कंटेनर- भरे हुए तथा खाली

क्र.सं.	विवरण	20 फुट लंबाई वाले कंटेनर		20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर		40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		अमरीकी डालर	रुपए	अमरीकी डालर	रुपए	अमरीकी डालर	रुपए
(क)	1 से 15 दिन	2.67	109.40	4.45	182.40	5.56	227.85
(ख)	16 से 30 दिन तक	5.34	218.85	8.90	364.75	11.12	455.70
(ग)	30 दिन से अधिक	10.68	437.70	17.80	729.45	22.25	911.80

टिप्पणियाँ :

- (1) आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क रुकने (भंडारण) की समय अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय से आरंभ होगी ।
- (2) निःशुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिनों को शामिल नहीं किया जाएगा ।
- (3) प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर जब एबीजीकेसीटीएल कंटेनरों को हटाने/की सुपुर्दगी करने के लिए तैयार नहीं होगा, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार लागू नहीं होगा ।
- (4) उन पोतांतरण कंटेनरों पर, जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी कंटेनर के रूप में परिवर्तित कर दी गई हो, संगत आयात कंटेनरों के समान भंडारण प्रभार लगाए जाएंगे ।
- (5) शट-आउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक शट-आउट हो जाने के बाद वाले दिन से परिकलित की जाएगी ।
- (6) सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार उपर्युक्त के अनुसार संबंधित स्लैब के अंतर्गत संबंधित कंटेनर द्वारा कब्जा किए गए भूमि स्थलों की वास्तविक संख्या पर आधारित होगा ।
- (7) रीफर तथा खतरनाक कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना के बराबर भंडारण प्रभार लगाया होगा ।
- (8) नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी समाप्त होने के बाद खाली कंटेनरों के लिए, माल खाली करवाने के दूसरे दिन से खाली कंटेनरों के रूप में भंडारण प्रभार लागू होगा ।
- (9) परित्याग किए गए कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित रूप में सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन वसूल किए जाएंगे :
 - (i) परेषिती परित्याग का पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है ।
 - (ii) यदि परेषिती परित्याग संबंधी ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है :
 - (क) शिपिंग लाइन, कार्गो के साथ-साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त कर लेगी और इसे वापस लेने लेगी अथवा पतन परिसर से हटा लेगी; और

(ख) शिपिंग लाइन कंटेनरों की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी।

(iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करेंगे और दुलाई तथा इतराई की लागत वहन करेंगे। उनके निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में असफल रहने पर शिपिंग लाइंस द्वारा कार्गो खाली करने के लिए आवश्यक कार्रवाइयां पूरी करने के समय तक कंटेनर पर भंडारण प्रभार लगना जारी रहेगा।

(iv) जब सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर जस्त/कुर्क कर लिया जाता है और 75 दिनों की निर्धारित अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तब शिपिंग लाइंस द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और दुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करने के शर्ताधीन सीमाशुल्क के कार्गो को छोड़ने के आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगना बंद हो जाएंगे। अन्यथा, जस्त/कुर्क किए गए कंटेनरों को शिपिंग लाइन/परेषिटी द्वारा टर्मिनल परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार कंटेनर को हटाए जाने के दिन से लगना बंद हो जाएगा।

1.11. कूड़ा-कंकट हटाने के लिए प्रभार

जहाज के नौतल (बोर्ड) पर एकत्रित कूड़ा-कंकट हटाकर पोत के पास कवे स्थल पर सुपुर्दगी करने के लिए 1780/-रुपए प्रति ट्रक प्रति फेरा की दर पर समेकित प्रभार देय होगा।

1.12. स्वच्छ जल आपूर्ति के लिए प्रभार

विदेशगामी पोतों के लिए स्वच्छ जल की आपूर्ति हेतु प्रति 1000 लीटर या उसके भाग के लिए 89/-रुपए वसूल किए जाएंगे, बशर्ते कि न्यूनतम प्रभार 890/-रुपए होगा।

तटीय पोतों के लिए स्वच्छ जल की आपूर्ति हेतु प्रति 1000 लीटर या उसके भाग के लिए 534/-रुपए वसूल किए जाएंगे, बशर्ते कि न्यूनतम प्रभार 534/-रुपए होगा।

खण्ड - II

2. अन्य सेवाएं

2.1. आगन्तुक प्रवेश पत्र

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
	रुपए	रुपए	रुपए
(क) प्रति आवेदन	250.00	100.00	20.00

2.2. वाहन प्रवेश पत्र

(क) प्रति प्रवेश	100.00 रुपए
------------------	-------------

टिप्पणी :

(1) कंटेनरों/कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए एबीजीकेसीटीएल टर्मिनल में प्रवेश/बहिर्गमन करने वाले वाहनों से वाहन प्रवेश शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

2.3. फोटोग्राफी

(क) फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	10,000/- रुपए प्रतिदिन
(ख) आयात/निर्यात किए गए माल की फोटो लेना	500/- रुपए प्रतिदिन
(ग) चालक दल और अन्य की फोटो लेना	250/- रुपए प्रतिदिन
(घ) वीडियोग्राफी (प्रचालन कार्यकलापों से संबंधित)	3,000/- रुपए प्रतिदिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 17th October, 2007

No. TAMP/43/2006-ABGKCTL—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal from the ABG Kandla Container Terminal Ltd. for fixation of tariff for its operations at berth Nos. 11 & 12 in Kandla Port Trust as in the Order appended hereto.

Case No. TAMP/43/2006-ABGKCTL

ABG Kandla Container Terminal Limited

.....Applicant

ORDER

(Passed on this 12th day of October, 2007)

This case relates to the proposal dated 6 September 2006 received from the ABG Kandla Container Terminal Ltd. for fixation of tariff for its operations at berths No.11 & 12 in Kandla Port Trust.

2.1. The Kandla Port Trust (KPT) had issued a letter of intent on 14 April 2006 to ABG Heavy Industries Ltd. for grant of license to develop, operate and maintain the berths nos. 11 and 12 as container terminal on Build-Operate-Transfer (BOT) basis for a period of 30 years from the date of award of the license. A Special Purpose Vehicle (SPV) named ABG Kandla Container Terminal Limited (ABGKCTL) was accordingly incorporated under the Companies Act, 1956. The License Agreement (L.A.) was signed between KPT and ABGKCTL on 23 June 2006.

2.2. The highlights of the proposal are as follows:

(A). License Agreement:

- (i). The project comprises of developing the two berths having total length of 545 mtrs. with basin depth of 12.5 mtrs and a yard space of 400,000 sq mtrs. (open space). The proposed container terminal would be utilised for handling fully loaded Panamax and Super Panamax container vessels.
- (ii). The ABGKCTL shall commence and complete the construction and development of the terminal within 36 months from the date of award of License i.e. from 23 June 2006.
- (iii). The ABGKCTL has guaranteed annual Minimum Guaranteed Throughput (MGT) in the L.A. The MGT, as per the L.A., varies from year to year and is fixed at 450,000 TEUs from the 10th year operation. The MGT for the first five years of operation is as under:

Year of Operation	MGT (in TEUs)
1 st year	172,000
2 nd year	186,000
3 rd year	200,000
4 th year	221,000
5 th year	243,000

- (iv). The licensee has to pay an up-front fee of Rs. 10 crores before execution of the L.A.
- (v).
 - (a). License fee for the lands allotted shall be Rs. 377 lakhs payable quarterly preceding the first handover date till the third handover date.
 - (b). For the period, subsequent to the third handover date, the Annual License Fee prescribed in the L.A. for the following four years is tabulated below:

Payment period	Rs. in lakhs
1 st twelve months from the third hand over date	704
2 nd twelve months from the third hand over date	729
3 rd twelve months from the third hand over date	756
4 th twelve months from the third hand over date	783

- (vi). The ABGKCTL is authorised to levy and collect all container handling charges. The KPT will levy and collect all vessel related charges on the container vessels as per its Scale of Rates.
- (vii). Revenue share of 48.997% on all revenues collected by the licensee shall be payable to the KPT.
(The ABGKCTL has not considered this item as cost in its initial tariff proposal).
- (viii). As per the L.A., the licensee is required to obtain stevedoring license from the Kandla Port Trust under the Kandla Port Trust (Licensing of Stevedores) Regulations, 1988.

(B). Financial Statements:

(i). Traffic:

- (a). Container traffic handled by the KPT for the years 2003-04 to 2005-06 and the container traffic estimated by the ABGKCTL from November 2006 onwards till 2009-10 (as per Form 2A) is tabulated below:

Actuals at KPT (In TEUs)			Estimate by the ABGKCTL (In TEUs)			
2003-04	2004-05	2005-06	2006-07 (from Nov'06)	2007-08	2008-09	2009-10
170035	178536	148804	71667	190726	205741	221650

- (b). Though there was an average 15% growth in container traffic till 2002-03, the growth in traffic has reduced to 7% after the commencement of operations of two private ports namely Mundra International Container Limited (MICT) and Gujarat Pipavav Port Limited (GPPL). Further, the growth of container traffic has shown a negative growth of 17.50% during the year 2005-06.

(ii). Income:

Income is estimated on the projected traffic and at proposed tariff.

(iii). Operating Cost:

- (a). Operating expenditure (except fuel cost) has been escalated @ 5% per annum as per the current trend.
- (b). The escalation in fuel cost is estimated based on the last two years experience. The annual escalation in per unit cost of fuel is estimated at 10% over the previous year's rate.
- (c). The repairs and maintenance cost is estimated at 3% of gross block for electrical and mechanical equipment and 1% of gross block for civil works.

- (iv). Revenue share payable to KPT is not considered in the financial statement as an item of cost in line with the revised tariff guidelines. The ABGKCTL has stated that the Bid Document and the L.A. did not

specifically mention about its non-inclusion as item of cost. The ABGKCTL has, therefore, requested this Authority to consider revenue share as an item of cost.

- (v). The total project cost is estimated at Rs.330.77 crores. This capital cost is spread over three phases as below:

Phase -I (from 23.10.06 to 22.10.07)	Rs.87.36 crores
Phase -II (from 23.10.07 to 22.06.09)	Rs.110.53 crores
Phase -III (from 23.06.09)	Rs. 132.88 crores.

The break up of the capital investment proposed during the three phases is as under:

		(Rs. in crores)		
Sr. No.	Details	Phase -I	Phase -II	Phase -III
A.	Equipment			
1.	Mobile Harbour Cranes (2 nos)	39.02	--	---
2.	Rail Mounted Quay Cranes (2 nos each year)	--	63.47	63.47
3.	Rail Mounted Gantry Cranes (2 nos each year)	--	9.76	9.76
4.	Rubber Tyred Gantry Cranes (4 nos. each year)	-	9.76	9.76
5.	Other equipment	16.70	3.38	3.16
	Total Equipment Cost	55.72	86.37	86.15
B.	Civil works	9.25	10.10	10.00
C.	Electrical installations and office equipment	1.96	1.50	0.30
D.	Consultation/ Finance charge/ Upfront fee.	20.43	12.55	33.93
E.	Railway Network	---	---	2.50
	Total:	87.36	110.52	132.88

- (vi). The net surplus / deficit at the proposed tariff levels reflected in the cost statements submitted by the ABGKCTL for the years 2006-07 to 2009-10 is as follows:

				(Rs. in lakhs)
Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
(i). Operating Income	2173	6417	6923	7458
(ii). Net Surplus/ Deficit after cost and ROCE.	1017	1519	-1960	-2635
(iii). Net Surplus/ Deficit as % of Income	46.79%	23.67%	-28.31%	-35.33%
(iv). Average	1.71%			

2.3. The ABGKCTL reported that its operations were expected to commence from 1 November 2006 with minimum equipment in place.

2.4. The ABGKCTL has stated that tariff of the nearest two private ports surrounding it, namely Mundra International Container Limited (MICT) and Gujarat Pipavav Port Limited (GPPL), are market driven. Though the financial results of the ABGKCTL justify higher tariff than that of MICT and GPPL, it is restrained from proposing higher tariff.

2.5. In terms of the L.A., the KPT can levy and recover the vessel related charges on container vessels at the berths nos.11 and 12. In view of the competition from the two neighbouring private ports with market driven tariff, it has requested this Authority to suitably reduce the vessel related charges of the KPT. This would help in attracting higher throughput to its terminal and tide over stiff competition of the private ports.

3.1. The ABGKCTL has furnished its proposal in the prescribed cost format alongwith the proposed Scale of Rates. It had requested not to circulate Form 2B (Income projections), Form 3B (Details of Expenditure), Form 4A (Capital Employed) and Form 4B (Details of Additions to Gross Block) and other Forms, since the information furnished in these Forms are commercially sensitive.

3.2. As per clause 3.2.4. of the revised tariff guidelines, the request for non-circulation of commercially sensitive information should be supported by reasons explaining how irreparable damage would be caused to the port if such a request is not acceded to. Similarly, as per the prescribed format for filing the tariff proposal, the tariff proposal as filed by the terminal has to be circulated to the respective port, terminal users and the representative bodies of the terminal users. Further, if any of the information is to be treated as confidential and is not to be circulated then the terminal has to mention it explicitly alongwith the reasons therefor. The request of the ABGKCTL was not acceded to since it did not furnish any reasons for classifying the above mentioned documents as commercially sensitive / confidential and also did not explain how irreparable damage would be caused to it if the request is not acceded to. In view of this, the proposal dated 6 September 2006 as received from the ABGKCTL was circulated except the L.A. and Enclosure I to the proposal containing details of assumptions of the project, capital cost, revenue estimation, etc.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal received from ABGKCTL was forwarded to the KPT and the concerned users / user organisations for their comments. The copy of the comments received from the user / user organisations were forwarded to ABGKCTL as feedback information. The ABGKCTL has furnished its observations on the comments of the users / user organisations.

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the ABGKCTL was requested to furnish additional information / clarifications. The ABGKCTL has furnished its reply. Since there were some gaps in the information furnished, further clarifications were sought, which were furnished by the ABGKCTL. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the ABGKCTL are tabulated here below:

Sl.No.	Queries raised by us	Reply received from ABGKCTL
A.	General:	
(1).	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The ABGKCTL has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services. Please indicate benchmark levels of productivity and propose incentive for better performance of the terminal and disincentives for performance below benchmark levels. The productivity parameters should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items.	Benchmark levels of productivity along with incentives for better performance and disincentives for lower performance will be proposed after gaining some experience of the operations and taking into account the local and environmental conditions on commissioning of the project facilities
(2).	(i) A terminal operator normally provides comprehensive service including on-board stevedoring, stowage planning, lashing / unlashng etc. Please clarify whether the requisite Stevedoring License is obtained by the Licensee for providing these services as required under the L.A. and highlight the tariff arrangement for providing these services.	(i). The relevant provisions of the License Agreement shall be complied with in this regard.

	<p>(ii). The reply furnished by the ABGKCTL was not specific with reference to the queries raised by us. During the presentation both the KPT and the ABGKCTL had confirmed that as per clause 4.12.2 (x), the ABGKCTL is given license for offering composite services for handling containers at Berth Nos.11 and 12 and also that offering the services relating to stevedoring operations is ultimately the responsibility of the ABGKCTL. In the light of the above observation, and also in view of the points made in the queries raised earlier in this regard, the ABGKCTL was again advised to propose suitable tariff arrangement for on-board stevedoring activity in the proposed Scale of Rates. The ABGKCTL was informed that this Authority may be constrained to prescribe <i>suo motu</i> a consolidated rate including stevedoring charges rate for on-board stevedoring if they are not included in the revised proposed Scale of Rates.</p>	<p>(ii). The ABGKCTL has clarified that the rate for on-board stevedoring is included in the proposed SOR.</p> <p><i>The revised proposed Scale of Rates, however, does not reflect this position and continue to state that the composite handling charges excludes on-board stevedoring charges.</i></p>
(3).	<p>(i). Please furnish a copy of the project cost as determined by the Audit firm, which is to be appointed by the licensor in consultation with the licensee as per the L.A. and also furnish all the relevant documents in respect of the capital expenditure incurred by ABGKCTL to the KPT.</p> <p>(ii). The ABGKCTL may furnish all the relevant documents in respect of the capital expenditure incurred by them to the KPT and coordinate with the port to forward a copy of the project cost determined by the Audit firm as per clause 4.8.1. of the LA.</p>	<p>(i). The Licensor is yet to appoint an Audit Firm for determination of the project cost.</p> <p>(ii). (a). It has furnished copies of the purchase orders placed for equipment ordered. The capital cost of other equipment and civil works is, however, based on its estimates. It has agreed to coordinate with the KPT for appointment of the Audit firm and to forward auditor's certificate when issued by them.</p> <p>(ii). (b). As per the L.A., the Audit firm will certify the cost actually incurred upto the end of the quarter to which the certificate pertains. Hence, the capital cost of the project can be determined through the audit certificates only at the end of six months i.e., after the COD-12. It has, therefore, requested to process the proposal on the basis of the estimated project costs.</p>
(4).	Furnish a copy of the report considered by the financial institutions while appraising the proposal of the ABGKCTL for lending the funds for this project.	Bankers have denied to share their appraisal note on account of confidentiality.
B. Financial / Cost Statements:		
1.	Capacity:	
(i).	Indicate the capacity of the container terminal of the Kandla Port before ABGKCTL took over the operations of container terminal of the port.	(i). This information will be intimated when the information is received from KPT.
(ii).	The project plan shows that the capital expenditure is to be done in a phased manner as per the terms of the L.A. By 23 October 2006, 2 Mobile harbour crane and 6 reach stackers are proposed to be deployed. By 23 October 2007 Rail Mounted Quay Cranes (RMQC) and 2 Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGS) are proposed to be deployed and by 23 June 2009, it is proposed to add additional 2 RMQC plus 2 RTGS. However, the capacity of the container terminal is	(ii). Taking into account the berth length available (one berth up to June 2008 and two berths thereafter), actual / proposed dates of providing handling equipment, storage and evacuation facilities available, the capacity of the terminal has been re-assessed as follows:

	assessed at uniform level 225000 TEUs per annum for the years 2006-07 to 2008-09 which perhaps does not reflect the equipment deployment plan envisaged in the proposal.	<table border="1"> <tr> <td>2006-07 (5 months)</td><td>:</td><td>66,667 TEUs</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>:</td><td>2,25,000 TEUs</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>:</td><td>3,00,000 TEUs</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>:</td><td>4,50,000 TEUs</td></tr> </table>	2006-07 (5 months)	:	66,667 TEUs	2007-08	:	2,25,000 TEUs	2008-09	:	3,00,000 TEUs	2009-10	:	4,50,000 TEUs
2006-07 (5 months)	:	66,667 TEUs												
2007-08	:	2,25,000 TEUs												
2008-09	:	3,00,000 TEUs												
2009-10	:	4,50,000 TEUs												
(iii).	The KPT assessed the designed capacity of the container terminal at 5.5 lakhs TEUs per annum with deployment of new equipment as against 4.5 lakhs TEUs estimated by the ABGKCTL. Please comment on the reasons for the variation in the assessment of the capacity. Furnish detailed computation of capacity assessment for each of the years under consideration with reference to the designed parameters of the facilities created or to be created in the relevant years and also taking into consideration the expected berth productivity, gross crane productivity, stack productivity under each of the years under consideration.	(iii). The capacity of a berth depends on the length of berth, capacity and quantity of quay cranes, yard capacity and evacuation facilities. It has considered the capacity of quay crane as the limiting capacity and taken the average capacity of each quay crane at 75,000 TEUs per annum. The capacity of each year is assessed accordingly.												
(iv).	Indicate what are the quay crane moves per hour considered for assessment capacity of the terminal.	(iv). Information is not furnished.												
2.	Traffic:													
(i).	Furnish the basis of the estimates of traffic for the years 2006-07, 2007-08, 2008-09 and 2009-10.	The basis of the estimates is furnished in the Project Information Memorandum. There has been average growth of 15% in container traffic at the KPT till the year 2002-03. After the commencement of the private ports, MICT and GPPL, the growth in the container traffic has dropped by 7% and in the year 2005-06 there is negative growth of 17.5%. This is expected to drop further.												
(ii).	The traffic estimation at the level of 1,77,833 TEUs, 1,91,833 TEUs, 2,08,750 TEUs during the year 2007-08 to 2009-2010 in the revised cost statement may be justified in the light of the fact that it is found to be significantly lower than the capacity proposed to be created to the tune of 2,25,000 TEUs, 3,00,000 TEUs and 4,50,000 TEUs for the corresponding years. In this context, please explain and justify why the existing traffic should bear the burden of the additional capacity, which is not proposed to be utilised by the ABGKCTL for the years under consideration.	<p>(a). The traffic has been estimated taking into account the current trend of traffic at the port, growth potential of traffic from the hinterland, the competition offered by other two private terminals in the close proximity on either side of ABGKCTL. As already mentioned earlier, the traffic at the existing berth under the KPT has shown a negative growth of about 17% in the year 2005-06, i.e. after Mundra Container Terminal stabilised.</p> <p>(b). The Northern India Shippers Association (NISA), has confirmed the fears about declining container traffic at KPT as genuine. The NISA has suggested that as a prudent step the MGT should be removed at least for the first 5 years. In view of this, the ABGKCTL has requested to accept their traffic projections since the port users feel that even the minimum guaranteed throughput may not be achieved.</p> <p>Furthermore, under the exclusivity clause, the maximum throughput of 500,000 TEUs has been stipulated in the License Agreement such that efforts made by ABGKCTL in developing this terminal, marketing the same, efficiently operating the same, could accrue to a competitor.</p>												

		(c). As far as capacity is considered it has no choice. The capacity of the terminal depends on berth-length available, equipment provided and the storage yard available and evacuation facilities. Berth-length, number of quayside and yard cranes to be provided and the area of the storage yard to be taken over by the BOT operator are in accordance with the obligations under the L.A. Hence, the KPT will be in a better position to clarify why such stipulations have been made in the L.A.
(iii).	The KPT on our specific query to comment on the reasonableness of the traffic projections of the ABGKCTL has observed that the traffic estimation made by ABGKCTL are not realistic and understated. The KPT has estimated the traffic to be around 3,91,000 TEUs in the year 2009-2010. In view of the comments of the KPT and also in the light of our observation above, the ABGKCTL was again advised to review and revise its traffic projections and consequently also modify the income estimation in the revised cost statement.	The projection for traffic made by KPT is unrealistically high and do not conform either to the present trend or the general expectations. It has reiterated its views about the declining container trend and the apprehension expressed by the NISA in this regard.
(iv).	Indicate the container mix of different categories and size of containers i.e. foreign/coastal, 20' / 40' container, laden/ empty containers, reefer containers etc, handled by the Kandla Port Trust for the last two years to justify the basis adopted by the ABGKCTL for traffic projection.	The requisite information will be furnished on receipt of the same from the KPT. The traffic estimation sheet furnished by ABGKCTL, however, shows that the estimates are based on the prevailing traffic composition at the port.
(v).	The ABGKCTL has proposed tariff for transshipment containers, restow containers, ICD containers, over dimensional and hazardous, etc. However, it has not estimated traffic in respect of these categories of containers. The ABGKCTL is requested to furnish traffic estimates under each category of containers for all the years under consideration for all the tariff items proposed in the Scale of Rates. Also, explain the basis of traffic estimation for these categories of containers.	The number of transshipment, restow, ICD, over-dimensional and hazardous containers cannot be estimated accurately at this stage. In any case their number is not likely to be significant as to materially affect the projected financial results. The rates have been proposed for such containers so that rate is available when such containers would be handled.
(vi).	(a). The Minimum Guaranteed Throughput (MGT) is probably to ensure minimum revenue share to the Licensor. The traffic projections need not be restricted to the level of MGT. In the light of this observation, explain the reasons for estimating the traffic at the level of MGT for all the years under consideration. (b). Since the reply forwarded by the ABGKCTL was not specific to the query raised, our query was reiterated.	(a). The traffic has been projected considering the existing traffic at KPT berth, potential of the hinterland, competition from the container terminals, Mundra & Pipavav, in the close vicinity, which are already operational for quite some time. (b). It has reiterated that the traffic projections have not been based on MGT but on all other relevant factors.
(vii).	The container traffic handled by KPT is reported at 1,70,035 TEUs in 2003-04 and 1,81,000 TEUs in 2004-05. As against this, the traffic estimated by ABGKCTL is at the level of 1,72,000 for the year 2006-07. Furnish detailed analysis for scaling down the traffic for the year 2006-07 over the actuals reported in 2004-05. Since the required analysis was not furnished, the ABGKCTL was again requested to furnish the same.	(a). The traffic projected for 2006-07 is on the basis of the actual traffic at the berth while under operation of KPT as indicated in the projection information report. (b). The actual traffic for the year 2005-06 (148,804 TEUs) is 17% less than that the traffic handled in 2004-05 because of the competition from other private container terminals in the close proximity. The traffic projected for 2006-07 is on a full year's projection of 1,72,000 TEUs, which is higher than the actual traffic for 2005-06.

		Comparison with the traffic figures for 2004-05 would not yield any meaningful conclusion.
(viii).	The basis of considering 1.21 as the factor for converting the estimated TEUs into boxes may be explained. Generally 40' container is considered as two 20' containers for the purpose of boxes into TEUs conversion. Conversion of TEUs into boxes may, therefore, be corrected with corresponding adjustments, if any, in the income estimation.	There is no error in conversion of TEUs into number of containers by applying factor of 1.29. Out of the total number of containers, ratio of 20' to 40' is 71:29. On this basis 100 containers equals 129 TEUs. Hence, a factor of 1.29 has been used to convert the traffic projection in TEUs into number of containers for computing the revenue. Some arithmetical errors, however, have now been corrected.
3.	Income Estimation:	
(i).	There appears to be arithmetical error in the detailed income estimation furnished in Annexure 6 of Enclosure 2. The income estimation in respect of foreign going vessel takes into consideration the traffic of coastal vessels also. This arithmetical error may be corrected and the correct position may be reflected in the relevant cost statement.	Necessary corrections have been made in the revised cost statement.
(ii).	The coastal container revenue estimation furnished in Annexure 6 of Enclosure 2 also contains some arithmetical error. Further, these figures do not tally with the revenue estimation in Form 2B. Please make necessary correction in the income estimation for this category of containers and reflect the correct income estimation in Form 2B and 3A.	Necessary corrections have been made in the revised cost statement.
(iii).	Furnish detailed computation of income for the years 2006-07 to 2009-10 with reference to the estimated traffic at the tariff level prescribed in the Scale of Rates of the Kandla Port.	The KPT only recovers wharfrage on containers and storage charges. They have no facilities for ship / shore handling, transportation and yard handling of containers. The revenue at KPT rates cannot, therefore, be compared to its revenue estimation.
(iv).	Explain the reasons for not estimating any revenue from handling transshipment containers, restow containers, income from lift on / lift off, transport from rail yard to CY or vice versa etc., in the income estimation though separate rates are proposed in the Scale of Rates. Delete the tariff items from the proposed SOR if traffic for these categories are not envisaged to be handled.	The number of transshipment and restow containers as well as number of optional movements from rail yard to CY or vice versa, etc., cannot be estimated accurately at this stage. The tariff has been proposed for such containers/movements so that a rate is available when occasion arises to handle these categories. Therefore, the income from such items is not likely to be significant.
(v).	(a). Explain the basis of considering the average dwell time of containers as three days for estimation of storage income. (b). Indicate the average dwell time of different categories of containers at the KPT for the last two years.	(a). It does not expect (nor does it desire) the containers to remain in the container terminal for more than three days in view of efficient services proposed to be offered. Storage income has been computed accordingly on that basis. (b). Average dwell time of different categories of containers at the KPT for the last two years will be furnished when the details are received from the port.
4.	Operating Cost:	
(i).	Operating and Direct Labour: (a). Indicate the average per TEU employee cost of each categories of labour i.e. operating and direct labour, maintenance labour and management and administration labour for the years 2006-07 to 2009-10.	(a). The ABGKCTL has not specifically indicated the per TEU employee cost of each categories of labour and management & administration. It has furnished details of the employees deployed/proposed to be deployed and the cost involved. Based on the information furnished by the ABGKCTL, the per TEU employee cost works out to as follows:

		(Rs. per TEU)	
		2006-07	114.41
		2007-08	149.01
		2008-09	193.39
		2009-10	227.06
	(b). The revised tariff guidelines prescribe estimation of expenditure based on the current movement of Whole Sale Price Index (WPI) announced by the Ministry of Finance which is reported at 4.5% for the financial year 2005-06. On the basis of information furnished, per TEU employee cost works out to Rs.114.41 per TEU, Rs.149.01 per TEU, Rs.193.39 per TEU and Rs.227.06 TEU for the years 2006-07 to 2009-2010 respectively. This effectively works out to around 30% annual increase in the per TEU wage cost for each of the years 2007-08 and 2008-09 over the respective previous years and 17% increase in the year 2009-2010. Justify the estimation of annual escalation in the per TEU employee cost beyond the Whole Sale Price Index of 4.5% announced by the Ministry of Finance for the year 2005-06.	(b). The Government and the RBI have recently projected the inflation rate for 2006-07 in the range of 5 to 5.5%. The movement of the WPI during the year so far is also in this range. Hence, it has adopted 5% escalation for projection of costs for the year 2007-08 to 2009-2010. It has further clarified that the number of labour / staff deployed gradually increases in those years as indicated in the statement with the provision of the equipment prescribed under the License Agreement. The comparison of employee cost / TEU is not meaningful because the anticipated traffic growth is not commensurate with the equipment required to be provided, and, manpower required to operate, maintain and manage them.	
	(c). As per clause 4.12.10. of the LA, the Licensor has to offer employment to 45 employees of the Kandla Port Trust. In the event any labour accepts the offer, the ABGKCTL has to offer employment to such personnel. Furnish number of KPT employees taken over by the ABGKCTL and their cost considered in the estimated operating and direct / maintenance labour cost.	(c). A few employees out of the 45 employees are likely to opt to join ABGKCTL. The employee cost projected by ABGKCTL includes the cost of such employees that may be taken over.	
	(d). The submission made by the ABGKCTL that a few employees of KPT are likely to join ABGKCTL contradicts the clarification furnished by the KPT that none of their employees have joined ABGKCTL. In view of the above the ABGKCTL was requested to revise the employee cost since it has confirmed that estimated employee cost includes cost of employees transferred from KPT.	(d). There is no need to revise the projected cost. The reply at (c) above was intended to convey that those KPT employees who might actually join ABGKCTL will be taken against the number of employees projected and the remaining will be recruited from the market.	
(ii).	Equipment Running Cost:		
	(a). The per unit cost of electricity estimated by ABGKCTL is Rs.6.82, Rs.7.16 for the years 2006-07 and 2007-08. Justify the estimates with reference to actual per unit cost of electricity incurred by the KPT for the years 2005-06 and in the light of the fact that the variable per unit cost of electricity reported by other private terminals like CCTL is at Rs.5.78 and Rs.6.15 for the years 2006-07 and 2007-08 in their recent tariff revision proposal which is under consideration. Likewise, in case of Gateway Terminal (India) Private Limited (GTIPL), the per unit cost of power is estimated at Rs.4.21 (including taxes) plus certain fixed charges.	(a). The electricity cost will depend on the prevailing tariff of the supplier. It is not sure whether the tariff and electricity duty levied at by suppliers of power to CCTL & GTIPL is the same as that prevailing at Kandla, which has been considered for projection of electricity cost. The costs have been projected on reasonable basis and hence may be accepted.	
	(b). Justify the estimation of per unit cost of power at Rs.6.82 for the year 2006-07 in the cost statement recognising that the KPT has confirmed that the State Electricity Board charges electricity at the rate of Rs. 4.50 per KWH.	(b). The KPT officials have confirmed that the per KWH rate of Rs.4.50 charged by the State Electricity Board is the basic rate. In addition to this, Electricity Duty @ 45% of the basic rate and 12% Service Tax on the total of basic + duty is payable. It has adopted basic rate of Rs.4.20 per	

	<p>(c). Please clarify whether the fixed component of power charges is merged with the variable per unit power cost. Since the fixed component of power cost is not likely to vary with the increase in the traffic for each of the years under consideration, the variable per unit cost of power and the fixed component may be shown separately with corresponding modification in the estimation of power cost, if necessary.</p> <p>(d). Justify the annual escalation of 5% in the per unit cost of power and 10% in the per unit cost of fuel since it is beyond the stated level of WPI of 4.5% for the year 2006-07 as announced by the Ministry of Finance.</p> <p>(e). The basis of estimating the repairs and maintenance cost at 3% on electrical and mechanical equipment at 1% on the civil works may be validated in the light of the fact that such equipment will be covered under the guaranteed warranty during the initial period.</p> <p>(f). The repairs and maintenance cost allowed for other private operators like NSICT is 1.15% on the opening block of assets, Chennai Container Terminal Limited (CCTL), Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) and India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at 2% on equipment cost and around 1% to 1.15% on civil works. In case of recent tariff fixation of GTIPL also, the repairs and maintenance cost was found comparable to the level allowed at these private terminals. In the light of this observation, justify the estimation of repairs and maintenance cost at 3% of the gross block of the equipment.</p> <p>(g). Justify annual escalation of 5% in the repairs and maintenance cost estimation for the years 2007-08 to 2009-10 over the estimated repairs of maintenance cost of the respective previous years.</p>	<p>KWH. The per unit electricity cost considered in the cost statement is lower than the per unit rate worked out by adding the electricity duty element and service tax on the basic rate.</p> <p>(c). The power cost is computed on the basis of the power consumption per RMQC and number of containers handled in a year by the RMQC plus consumption for general lighting and reefer points. The latter element is about 10% of the former. With the increase in the throughput projection, the requirement for general lighting of the yard as well as number of reefer points will also increase. Hence, it does not envisage any significant change in the unit cost of power by segregating the fixed and variable elements of power cost.</p> <p>(d). The actual increase in fuel prices over the last 2-3 years is more than 10%. In view of this, inflation factor of 10% has been considered for projecting fuel costs.</p> <p>(e). The percentages adopted for projecting repairs and maintenance cost represent average annual cost over the entire life of the assets. It is true that the equipment will be covered by warranty in the initial years; therefore the expenses will be lower. But, in the later years as the equipment becomes old, the costs will be higher than the figure arrived by the percentage adopted. Hence, a uniform percentage has been adopted for projecting these costs, which may be allowed.</p> <p>(f). The estimation of repairs and maintenance cost at 2% of the gross block of the equipment is not adequate for the type of equipment proposed to be provided by ABGKCTL.</p> <p>(g). It has reiterated its reply given earlier with reference the annual escalation factor.</p>
(iii).	License Fee:	
	<p>(a). The license fee estimated in the cost statement is not found to be tallying with the license fee prescribed in the clause 7.3. of LA. Furnish detailed computation of estimation of license fee based on the rate prescribed in the LA for the period under consideration.</p>	<p>(a). The license fee has been computed on the basis of fee prescribed in the L.A.</p>

	<p>(b). The assumption sheet states that the additional yard area of 5 hectares is handed over on 23 September 2006 but, the licensee fee for this land for the year 2006-07 is computed for five months i.e. from November 2006. Clarify the correct position when the additional yard area of 5 hectares was handed over by the KPT to the ABGKCTL.</p> <p>(c). It was again reiterated to confirm the exact date when the additional stack-yard is made available to ABGKCTL along with documentary support. The KPT has clarified that the license fee to be recovered from ABGKCTL for the additional stack yard will be at Rs.18/- per sq. mtr. per month as per its Scale of Rates as against Rs.20.40 per sq. mtr. per month considered by ABGKCTL in the estimation. The ABGKCTL is requested to correct the estimation of lease rentals for additional stack yard accordingly.</p>	<p>(b). The additional area of 5 hectares is expected to be taken over by November / December 2006. The figure for 2006-07 has been computed on that basis.</p> <p>(c). The rate proposed by the KPT in their general revision proposal (i.e. Rs.207 per 10 sq. mtrs. or part thereof per month) is considered for estimating this cost on the assumption that might be approved by TAMP. If it is not likely to be approved, the figures can be moderated. However, this is not likely to materially affect the financial results disclosed in Form 3A.</p>
(iv).	Justify the estimate of insurance cost for the year 2006-07 with reference to the actual payment made to the Insurance Companies. Furnish a copy of the agreement entered with the Insurance Companies.	Estimates of insurance cost are on the basis of its experience. It has subsequently furnished necessary documents in support of the insurance premium paid in 2006-07 for testing of equipment as well on for equipment deployed/civil works etc.
(v).	Clarify what does the expenditure estimated for minor works relate to. Also, explain the basis of the estimation of this cost.	This minor works represents various small items of capital assets / improvements, which are found necessary and do not necessarily get added to the capital block.
(vi).	Management Contract Fee:	
	<p>(a). The copy of the Management Contract signed between the ABG Heavy Industries Limited and the Management Contractor Voltri Terminal Europa SPA on 25 February 2005 (attached as Appendix-I) states that after formation of the Special Purpose Vehicle (SPV), this contract, shall be assigned to the SPV. Please furnish a copy of such Assignment Agreement.</p> <p>(b). Please indicate the relevant clause in the Management Contract about the fee payable to the Management Contractor</p> <p>(c). Explain the basis of estimating the Management Contractor's fees at US\$ 3.20 per TEUs in Annexure-11 of Enclosure 2.</p> <p>(d). Explain why the management contractor's fee should be linked to throughput projections. Prescribing of a management contract fee linked to the throughput reinforces the argument that it is a payment in nature of dividend without linkage to service provided. Please comment.</p> <p>(e). If cost of management contractor's fee is to be recognised, it should be justified with reference to the cost incurred by him in managing the terminal and return.</p> <p>(f). Clause 2.8.2 of the revised tariff guidelines states that the Technical Services Fee payable by the private terminals to their promoters or to their</p>	<p>In accordance with the terms of the Management Contract signed between ABG Heavy Industries Limited (ABG) and Voltri Terminal Europa S.p.A., Genoa, Italy, on 25 February 2005, the Contract has been assigned to ABGKCTL. However, in view of the commercial sensitiveness of disclosing the Management Contractor's fee, it has been decided to delete the same from the financial statements.</p> <p><i>(The revised cost statements furnished by the ABGKCTL excludes estimation of management contract fees from tariff fixation)</i></p>

	<p>'associate entity' (as defined under section 92(A) of Income Tax Act as amended from time to time) will not be considered as admissible item of cost for tariff purposes if its reasonableness is not established applying the yardstick of 'arms length relationship'. Please clarify whether the management contract fee is akin to technical service fee paid by other private terminal operators. If so, furnish a certificate of the Chartered Accountant establishing arm length relationship of this transaction as per the Income Tax Act to justify inclusion of the management contract fee as item of cost.</p>	
(vii).	Management & Administration Overheads and General Overheads:	
	<p>(a). Furnish detailed breakup of items considered in the estimation of Administration and General Overheads for each of the years under consideration.</p> <p>(b). The management and administration overheads other than salaries is estimated to increase from Rs.160 lakhs in 2007-08 to Rs.242 lakhs i.e., an increase of 51%. The increase estimated in this cost element at a significant level beyond the stated level of the WPI need to be justified recognising that this overhead is generally of fixed nature.</p> <p>(c). Clarify what the Custom O/T expenses at Rs.20 lakhs per annum relates to.</p> <p>(d). Furnish the basis of estimating canteen subsidy with detailed working.</p> <p>(e). Confirm whether the annual expenditure estimated at Rs.12 lakhs for bus and Rs.36 lakhs for car is in the nature of revenue expenditure or capital expenditure. Furnish the basis of estimation of this expenditure along with documentary support. If this expenditure is of capital nature, add it to the gross block of assets and claim depreciation thereon.</p> <p>(f). Since the reply furnished by ABGKCTL was incomplete, it was again requested to furnish the basis of estimation of expenditure on hire / maintenance of bus and car alongwith some documentary support.</p>	<p>(a). Details of Management and Administration overheads pertaining to salaries and others has been furnished.</p> <p>(b). The details of the projected cost furnished will reveal that full administrative and overheads are not expected to be in place in the first year of the operation. This cost element is expected to increase with increase in the activities, marketing efforts and other factors. The escalation factor considered is only 5% as indicated in the statement.</p> <p>(c). The payment represents the amount payable to the Customs Department for posting their staff during the second & night shifts and for Sundays and Holidays.</p> <p>(d). Canteen Subsidy has been computed on the basis of Rs. 20/- Rs. 25/- per day per employee</p> <p>(e). The expenditure on bus and car is not of capital nature. The expenditure is on hire or maintenance and operation of bus and cars for official purposes which is estimated on the basis of its experience. The documentary support can be furnished when the arrangements have been finalised.</p> <p>(f). The buses and cars are proposed to be hired @ Rs.30,000/- per month per car for 6 cars and Rs.50,000/- per month per bus for 2 buses, after the entire facilities and infrastructure are in place.</p>
(viii).	Depreciation:	
	<p>The depreciation is computed @ 10.34% on Plant and Machinery. The depreciation claimed by other private terminals is at 5.28% in case of CCTL and NSICT, at 5.6% by IGTPPL and around 6.12% by GTIPL, etc., with reference to equipment. In the light of this observation, justify the depreciation rate considered by the ABGKCTL, at 10.34% on plant and machinery bearing in mind clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines. Also, give reference to the Companies Act or Provisions of the Concession</p>	<p>The depreciation rate of 10.34% adopted by us is as per provisions of Companies Act, 1956 i.e., (Entry No.II (i) (a) Column 7 of Schedule XIV)</p>

	Agreement as the case may be for the each category of asset group with reference to the depreciation rate considered in the proposal.	
(ix).	Preliminary Expenses: The ABGKCTL has considered the preliminary expenses as part of its gross block of assets and claimed depreciation thereon. The preliminary expenses may be excluded from the gross block and shown separately by spreading it over the entire project period in line with the treatment given at other private terminals. The unamortised portion of preliminary expense at the end of each of the years may be added to the capital employed for claiming return.	As part of the gross block of civil works, the preliminary expenses have been spread over the entire project period. It is, however, shown separately in the revised cost statement.
5.	Capital Employed:	
(i).	<p>(a). Furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets already commissioned. Similarly, furnish evidence of action taken to procure other assets to be added subsequently for COD 11 and COD 12.</p> <p>(b). Furnish documentary support for the remaining two reach stackers proposed to be deployed in Phase-I since the purchase order furnished by the ABGKCTL is in respect of 4 Nos. of reach stackers, whereas capital cost for this item is estimated for 6 Nos. of reach stackers.</p> <p>(c). The ABGKCTL has not commented or furnished any evidence of action taken to procure other assets to be added subsequently in COD 11 and COD 12.</p>	<p>(a). Copies of the following documents are furnished in support of the cost of assets commissioned and orders placed so far for assets to be added for early COD and COD 11.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Purchase order for US\$ 15 million placed on Doosan Heavy Industries & Construction Co. Ltd for supply of 2 Rail Mounted Quay Cranes and 2 Rubber Tyred Gantry Cranes by April 2007. ➤ Purchase order is raised for procurement of 2 nos of mobile harbour cranes for Euro 6 million. Copy of invoices is also furnished to substantiate the estimate. ➤ Purchase order is raised for supply of 4 Reach Stackers at Euro 1.22 million. ➤ Copies of invoice furnished for purchase of tractors/trailers. <p>(b). It is yet to order the remaining two reach stackers. However, the purchase order furnished serves as a guide for the remaining two units of reach stackers.</p> <p>(c). The action for equipment required for COD 11 is already taken and copy of the relevant purchase orders are furnished. In respect of COD 12 action is yet to be taken; and, documents will be furnished only after action is initiated.</p>
(ii).	Confirm that only completed and commissioned assets alone are counted for capital employed and work-in-progress is excluded from the capital employed.	It is confirmed that only assets completed and commissioned have been considered while computing the capital employed for the respective years. The work-in-progress has been excluded from the capital employed.
(iii).	As per clause 4.12.2. (i) read with Appendix IV, CH1 equipment requires deployment of minimum of two numbers of Electric Rail Mobile Quay Gantry Cranes by the licensee in case of early Commencement of Commercial Operations (COD). The equipment proposed to be deployed is, however, 2 mobile harbour cranes instead of RMQC. Please explain the reasons for this deviation from the terms of LA.	The Clause 4.12.2(i) provides that commercial operations be promptly commissioned on Early-COD with Additional Equipment. Appendix IV, Sub-Clause 1.2, provides Additional Equipment to mean minimum two cranes capable of handling ship to / from shore movements of fully loaded containers. Requirement of CH1 equipment to be deployed is at the stage of COD-II.

(iv).	Confirm that the additions to the fixed assets proposed during each of the years 2006-07 to 2009-10 are in accordance with the License Agreement entered into between the KPT and ABCKCTL.	It is confirmed that the additions to assets proposed during the years 2006-07 to 2009-10 are in accordance with the License Agreement.
(v).	Indicate reduction in unit operating costs, if any, additional traffic projected or improvement in operational efficiency on account of proposed additions to the Gross Block of fixed assets during each of the years under consideration.	The initial capital outlay on the project is proposed in phases as per the License Agreement and only when the total outlay is incurred the project becomes complete. The information cannot be furnished in such a case. Only if in future any additional outlay is proposed such considerations will apply.
(vi).	<p>(a). Explain the basis of estimating the capital spares alongwith breakup of major spares items. Also, indicate the capital spares provided along with the purchase of equipment under each of the years under consideration. Confirm that the capital spares provided along with procurement of equipment are not included in this estimation.</p> <p>(b). Exclude the estimation of cash margin for Guarantee / L.C. under the current Assets as it is not found to be as per clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines.</p> <p>(c). Consider the current liabilities for estimation of working capital in line with clause 2.9.4. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>(a). Capital spares provided along with procurement of equipment have not been included in the estimation of capital spares as part of working capital. The capital spares have been estimated at 3% of Plant & Machinery, IT, Office and Electrical Installations.</p> <p>(b). The Working Capital is described as Current Assets minus Current Liabilities. Even though the estimation of cash margin for Guarantee / L.C. under the current Assets is not as per clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines, nevertheless they are part of the Current Assets. Hence, these items may be allowed as part of Working Capital.</p> <p>(c). There are no current liabilities projected for the years under consideration.</p>
(vii).	Arithmetical error in computation of capacity utilisation in Form 3A may be corrected with corresponding modification in the ROCE linked to capacity utilisation.	The arithmetical error has been corrected.
6.	As regards the request made by the ABGKCTL to admit the revenue share payable by them to KPT as cost, it was informed that this Authority is guided by the revised tariff guidelines for treatment of revenue share in tariff fixation process. Since the L.A. was signed subsequent to 29 July 2003, this item cannot be admitted as cost as per clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines.	The revenue share is nevertheless an actual outgo and our financial viability will be affected adversely if this item is not considered.
C.	Scale of Rates:	
1.	<p>Definitions:</p> <p>Modify the definition of the term "Container" to be in line with the prescription at other private terminals like the CCTL, PSA SICAL, and IGTP.</p> <p><i>"Container" means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.</i></p>	Necessary modification has been made in the definition of the term "container" as suggested, in the revised SOR.
2.	General:	
(i).	Update the penal rate of interest with reference to the Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India (SBI), in terms of clause 2.18.2. of the revised tariff guidelines.	The proposed penal rate of interest has been modified accordingly in line with the prevailing PLR of the SBI.

(ii).	The proposed note relating to the applicable taxes need not be incorporated in the SOR.	Earlier such a clause was not there in the SOR as no taxes were leviable on the rates charged by the Ports. Service tax is now payable on the rates charged by the Ports. Therefore, inclusion of such a note is necessary to avoid disputes regarding the rates being raised later by the users about the service tax. The note does not deal with any procedural aspect but relates to rates. Hence, it may be retained.
3.	<p>Clause 2.15. of the revised tariff guidelines stipulates that the users will not be required to pay charges for delays beyond the reasonable level attributable to the port. Flowing from this principle, please incorporate the following provisions in the proposed Scale of Rates:</p> <p>(i). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.</p> <p>(ii). In case vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of ABGKCTL or any other reasons attributable to the ABGKCTL, rebate equivalent to berth hire charges payable to KPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.</p>	Suitable clause on the above lines has been included in the proposed revised SOR.
4.	<p>(i). Explain the basis for arriving at the proposed tariff items in the Scale of Rates. The rates for individual tariff items proposed needs to be justified in the light of the cost / financial statements for that activity.</p> <p>(ii). Furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed for normal containers, transportation from rail to yard in case of ICD containers, transshipment containers, hazardous and over dimensional Containers.</p> <p>(iii). Similar working with cost elements considered may be furnished towards the charges proposed for services for hatch covers, restows, shut out, storage and miscellaneous charges.</p>	It is not possible to segregate costs of different sub-activities for which a rate is proposed in the absence of relevant data as the terminal is yet to become operational.
5.	Furnish a comparative statement showing itemised tariff applicable as per prevailing Scale of Rates and proposed composite box rate for each categories of containers.	The KPT does not provide all the services envisaged to be provided by ABGKCTL. The proposed rates are based on its costs, and hence may be approved.
6.	Schedule 1.1: Composite rate for handling import and export containers and Schedule 1.2: Handling charges for transshipment containers:	
(i)	Furnish itemised breakup of the composite rate proposed for various services offered for handling import / export containers empty and laden and transshipment containers.	Itemised break-up of the various elements of service involved has not been worked out since it has proposed composite box rates for handling containers. It is difficult to work out such itemised rates for various services.
(ii)	Clarify the tariff arrangement for providing stevedoring service, which seems to be the responsibility of the ABGKCTL as per clause 4.12.2 (x) and (xvii) of the LA. Incidentally, the stevedoring activity is one of the services identified u/s 42 of Major Port Trusts Act, 1963 and therefore the rate is	The ABGKCTL confirmed that they shall comply with the relevant provisions of the License Agreement. It has subsequently clarified that the rate for on-board stevedoring is included in the revised proposed SOR. The revised proposed Scale of Rates, however, do not show this

	to be approved by this Authority. This position may not undergo any change even if the L.A. in reference does not specifically require the ABGKCTL exclusively to provide this service. Clause 4.12.2. (x) of the LA, specifically require the licensee to perform, undertake or provide in connection with the Container Terminal all services which the licensor is authorised to perform under provisions of Section 42 of the Major Port Trust Act. As per clause 4.12.2 (xvii), it is the obligation of the licensee to obtain Stevedoring License from the Licensor under Kandla Port Trust (Licensing of Stevedoring) Regulations 1988 or engage any of the Licensed Stevedores operations in the port for carrying of stevedoring operations. In view of this position, the ABGKCTL is requested to examine and propose a suitable tariff arrangement for on-board stevedoring activity for approval of this Authority.	modification in the relevant conditionalities.
(iii).	<p>This Authority, in compliance of policy direction issued by the Government of India, passed an Order dated 7 January 2005. According to para 5(2.3) of the said Order while itemised charges are levied, coastal concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers. Clarify whether the proposed concessional rates are in line with the guidelines in respect of the following tariff items:</p> <p>(a). Coastal concession proposed in Schedule 1.1. A, Sl.No. (a), (b) include services relating to loading the containers from or to customer's vehicle.</p> <p>(b). Likewise, coastal rates proposed in Section 1.1.A Sl.No. (c) relates to transport to rail flat from CY or vice versa and lift on / lift off.</p> <p>(c). Concessional tariff on coastal containers is proposed in respect of Schedule 1.3 lift on / lift off charges, Schedule 1.7 Reefer related charges, Schedule 1.8 charges for shut out containers and Schedule 1.9 Additional Charges Concessional tariff for coastal containers need not be prescribed for these tariff items as per the said order. In the light of the above observation, please furnish revised proposal Scale of Rates after necessary corrections.</p>	<p>It is proposed to give coastal concession on the composite box rate.</p> <p>Necessary correction has been made in the revised proposed SOR.</p>
(iv).	Explain the basis of the rebates proposed in Schedule 1.1.B on the composite rates when port equipment are not used by the terminal user.	Rebates have been proposed taking into account the saving in variable cost and rates prevailing at other container terminals.
(v).	Since no separate wharfage rate is proposed in the BOR please clarify whether the composite rate includes wharfage. Based on the reply furnished, the ABGKCTL was advised to modify the proposed note no (1) under Section 1.1: A and Section 1.2 to explicitly state that the composite rate includes wharfage.	At present it is not proposed to charge wharfage in addition to the composite box rates. It is not found necessary to modify the proposed note no. (1) under Sections 1.1 and 1.2 since the proposed note brings out the services covered by the proposed composite rate.
7.	Prescribe concessional tariff for coastal vessels in terms with our Order No.TAMP/4/2004/General dated 7 January 2005 in respect of charges prescribed in Section 1.4 towards hatch cover handling.	Necessary modification has been made in the revised Scale of Rates.

8.	Section 1.7 Reefer related charges:	
(i).	<p>Explain the basis of the rate proposed for pre-trip inspection and reefer run test.</p> <p>Since the rates proposed were with reference to the market rates, indicate the prevailing market based rates with documentary evidence.</p>	<p>These are optional services. Rates have been proposed considering market rates for the work involved.</p> <p>The rates prescribed for pre-trip inspection are comparable with rates charged by Vizag Container Terminal at Rs. 300/- for 20' and Rs.450/- for 40' containers and USD 16 by PSA SICAL as against Rs.350/- proposed by ABGKCTL for both 20' and 40' containers. Similarly, for reefer run test, Vizag Container Terminal charges Rs. 300/- for 20' and Rs. 450/- for 40' containers as against Rs. 200 proposed in the Scale of Rates.</p>
(ii).	<p>Justify the proposed rate for supply of electricity under Sl.No. (c) with reference to cost of power consumption and other services provided thereat.</p>	<p>The rate has been proposed taking into account the power consumption and other factors. These are in line with the rates proposed by KPT. In fact, KPT need not provide rates for this service in their SOR as container traffic is to be handled only at ABGKCTL.</p> <p>The electricity charges for reefer containers at MICT is US\$ 30 per day as compared to Rs. 180/- for 4 hours proposed by ABGKCTL. Taking 1US\$= INR 45, the rate prescribed by the MICT comes to Rs.225 as compared to Rs.180 proposed by them assuming electricity consumption of about 6 units/hour.</p>
9.	<p>Explain the basis of the tariff proposed for various miscellaneous services in Schedule 1.9.</p>	<p>These are optional services. The charges for some items have been proposed with a view to discourage the need for such services. In the case of other items, the rates at other private container terminals have been taken into account while proposing the rates.</p>
10.	Section 1.10: Charges for Storage of Containers:	
(i).	<p>Explain the basis for the proposed storage charges for various containers.</p>	<p>The proposed rates are with view to discourage prolonged storage of containers on the premises of the terminal after the free period. The rates charged by other container terminal have been considered while proposing the rate.</p>
(ii).	<p>Clause 2.15. of the revised tariff guidelines stipulates that the users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port. Flowing from this principle incorporate a provision stating that storage charge shall not accrue for the period during which the ABGKCTL is not in a position to deliver / shift the containers when requested by the users.</p>	<p>A suitable provision has been included in the revised proposed SOR.</p>
(iii).	<p>Justify the proposed increase of about 500% over the existing dwell time charges prescribed in the SOR of KPT for the first two slab with reference to the additional cost for the services provided.</p>	<p>The proposed rate is with view to discourage prolonged storage of containers on the premises of the terminal. Besides, the KPT has not to pay any lease rents to anyone. The ABGKCTL has requested to refer to its comments furnished on the fixed revision proposal of the KPT. The ABGKCTL has stated that the dwell time charges proposed by the KPT needs to be deleted since as per the LA all the container vessels are required to be handled at berth nos 11 and 12 by the ABGKCTL.</p>

(iv).	Justify the proposed note number 5 about levy of three times the normal applicable charges for storage of over dimensional containers with reference to the cost of additional services required to be provided.	Such containers occupy more space horizontally and / or vertically than a 45 feet container. Under revised tariff guidelines, storage charges for containers over 40 feet can be three times the charges of 20 feet containers.
(v).	Clause 5.7.3 of the revised tariff guidelines allows to levy premium to the extent of 25% on the handling and storage charge in case of hazardous container. The ABGKCTL has in note number (6) proposed to levy 50% premium on the applicable storages charge in respect of hazardous and reefer container which is not found to be in line with clause 5.7.3. of the revised tariff guidelines. Justify the proposed premium beyond the level prescribed in the revised tariff guidelines with reference to the cost of additional services required to be provided and also justify the reasons for proposing such a premium in respect of reefer containers with reference to the additional cost involved for this category of container and also in the light of the fact that such premium is not prescribed at other container terminals for this category of container.	It has requested to modify the condition in the Scale of Rates by deleting the reference to reefer containers and modify the premium for over dimensional containers at 25%
(vi).	Explain the rationale behind including the proposed note number 7 about levy of storage charge on empty containers after the auction is over in the light of the fact that such a provision is not prescribed in the Scale of Rates of any other private terminals.	This is to discourage such containers to remain in the premises after the auction, which itself is resorted to because the container remains uncleared or unclaimed for prolonged period.
11.	Section 1.11: Charges for Removal of Garbage: Justify the proposed rate of Rs.2000 per truck per trip for removal of garbage collected on-board the ship with reference to the cost of services provided.	The rate proposed is based on the prevailing market rates.
12.	Section 1.12: Charges for Supply Fresh Water: Justify the proposed rate with reference to the cost of procurement of water and for providing the admitted services.	The rate has been moderated in the revised proposed Scale of Rates in line with the rates proposed by KPT
13.	Schedule –II Other Services: Explain the basis of the tariff proposed for other services in section 2.1 to 2.3.	These are optional and occasional miscellaneous services.

5.2. The KPT was also requested to furnish some additional information/ clarifications. The KPT has furnished the clarifications. Based on the scrutiny of the reply furnished, the KPT was again requested to furnish additional information/clarifications. The KPT has, however, not furnished its reply so far despite a reminder. The summary of the queries raised and the clarifications furnished by the KPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of KPT
(i).	(a). Furnish a copy of the project cost as determined by the Audit Firm, which is to be appointed by the Licensor in consultation with the Licensee as per clause 4.8.1. of the LA. (b). With reference to its reply, the KPT was informed that the ABGKCTL has also been advised to furnish all the documentary evidence in respect of the assets which have already	(a). It is in the process of appointing the Audit Firm. The Licensee has so far not furnished the details of the Project Cost. As soon as the same are furnished, the Audit Firm so appointed by the Licensor will determine the Project Cost and the same will be forwarded. (b). No response from the port.

	<p>been procured by them. The KPT may coordinate with ABGKCTL and arrange to forward a copy of the project cost as determined by the Audit firm to be appointed by the Licensor as per Clause 4.8.1 of the License Agreement (LA).</p> <p>(c). Furnish a copy of feasibility report given by KPT during the bidding process with reference to the project cost of privatisation of berth nos. 11 and 12.</p>	<p>(c). The port has not furnished any reply to this point.</p>																
(ii).	<p>Furnish the cost statement for container handling activity of the KPT for the last two years i.e. 2004-05 and 2005-06 based on the actuals.</p>	<p>The relevant information is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. In lakhs)</p> <table><tr><th></th><th>Actuals for 2004-05</th><th>B.E. 2005-06</th></tr><tr><td>Total Cost</td><td>757.05</td><td>597.65</td></tr><tr><td>Total Income</td><td>738.14</td><td>327.64</td></tr><tr><td>Surplus / Deficit</td><td>- 18.91</td><td>- 270.01</td></tr></table>		Actuals for 2004-05	B.E. 2005-06	Total Cost	757.05	597.65	Total Income	738.14	327.64	Surplus / Deficit	- 18.91	- 270.01				
	Actuals for 2004-05	B.E. 2005-06																
Total Cost	757.05	597.65																
Total Income	738.14	327.64																
Surplus / Deficit	- 18.91	- 270.01																
(iii).	<p>(a). Comment on the traffic estimation made by the ABGKCTL for the years 2006-07 and 2009-10.</p> <p>(b). Since the traffic estimations made by the ABGKCTL were not more than the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) as contended by the KPT, the KPT was again requested to furnish a reasonable estimate of traffic likely to be handled by the ABGKCTL for each of the years 2006-07 (from the date of commencement of operation) to 2009-2010 taking into consideration the equipment deployed / proposed to be deployed by the ABGKCTL.</p>	<p>(a). The estimations are more than the MGT. However, the constant figures shown by ABGKCTL for the year 2006-07 to 2008-09 may not be correct. There will be an incremental growth. Based on the current trend of container traffic originating and destined to the hinterland, the available infrastructure facilities and the anticipated commencement of the Container Terminal operations during the third quarter of 2006-07, the projections of 26.00 lakhs tones (2.17 lakhs TEU) during 2006-07, and 46.94 lakhs tones (3.91 lakhs TEU) for 2009-2010 appear to be realistic.</p> <p>(b). The KPT has not furnished any clarification to this point.</p>																
(iv).	<p>Furnish the average dwell time of laden/empty containers for both import and export for the past two years.</p>	<p>The average dwell time at Kandla, for laden containers on an average is about 6 days for import and 2 days for export. However, the dwell time of empties varies from time to time between 3 to 10 days.</p>																
(v).	<p>(a). Indicate the tariff levied by the KPT and Kandla Dock Labour Board (KDLB) (wherever applicable) as per the rates prescribed in its Scale of Rates.</p>	<p>The tariff levied, by the KPT and KDLB (where applicable) as per the rates prescribed in its Scale of Rates, is as below:</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">Laden Container</th><th colspan="2">Empty Container</th></tr><tr><th>20'</th><th>40'</th><th>20'</th><th>40'</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Handling charge by quay cranes or similar equipment</td><td colspan="4">At Kandla Port there are no quay cranes</td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	Laden Container		Empty Container		20'	40'	20'	40'	(i).	Handling charge by quay cranes or similar equipment	At Kandla Port there are no quay cranes			
Sl. No.	Particulars	Laden Container			Empty Container													
		20'	40'	20'	40'													
(i).	Handling charge by quay cranes or similar equipment	At Kandla Port there are no quay cranes																

		<table><tr><td>(ii).</td><td>Wharfage on Container</td><td>600</td><td>900</td><td>120</td><td>180</td></tr><tr><td></td><td>Wharfage on Containerised Cargo</td><td colspan="4">NIL</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>Stevedoring Charges</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td><td>--</td></tr></table> <p>The stevedoring activity of containers is carried out by private operators</p>	(ii).	Wharfage on Container	600	900	120	180		Wharfage on Containerised Cargo	NIL				(iv).	Stevedoring Charges	--	--	--	--
(ii).	Wharfage on Container	600	900	120	180															
	Wharfage on Containerised Cargo	NIL																		
(iv).	Stevedoring Charges	--	--	--	--															
	(b). Furnish the income estimation on the projected traffic of the ABGKCTL at the tariff level prevailing at the KPT.	<p>The income estimation is as furnished below:</p> <table><tr><td colspan="2">(Rs. in Lakhs)</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>363</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>942</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>1016</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>1095</td></tr></table>	(Rs. in Lakhs)		2006-07	363	2007-08	942	2008-09	1016	2009-10	1095								
(Rs. in Lakhs)																				
2006-07	363																			
2007-08	942																			
2008-09	1016																			
2009-10	1095																			
	(c). Comment on the reasonableness of the income estimation made by ABGKCTL.	Since rates proposed appear to be on higher side, income estimation made by ABGKCTL also appears to be on higher side.																		
(vi).	(a). Indicate the designed capacity of the container terminal at the time of the KPT handing over the operations to ABGKCTL.	At present one berth (i.e., berth No.11), having a length of 281 mtr., has been handed over to the Licensee for container handling and designed capacity of this berth is estimated at 2.5 lakh TEUs per annum.																		
	(b). Furnish the designed capacity of the ABGKCTL terminal in terms of (annual throughput in TEUs) taking into consideration the deployment of new equipment commissioned / proposed to be commissioned by the ABGKCTL and also taking into consideration increase in the capacity on account of improvement in the productivity which is one of the objectives of privatisation.	The designed capacity of ABGKCTL Terminal with two berths of 545 mtr. length and with deployment of new equipment is estimated at 5.5 lakhs TEUs per annum.																		
(vii).	Number of employees of KPT who actually joined the ABGKCTL and the estimated wage cost of such employees may be furnished.	No employee of KPT has joined ABGKCTL.																		
(viii).	(a). Indicate the exact license fee receivable from the ABGKCTL for each of the years 2006-07 to 2009-10 is as per clause 7.3 of the LA.	<p>The license fee receivable from the ABGKCTL is as below:</p> <table><tr><td>For the year 2006-07</td><td>Rs.1,69,65,000.00 proportionate</td></tr><tr><td>For the year 2007-08</td><td>Rs.7,04,00,000.00</td></tr><tr><td>For the year 2008-09</td><td>Rs.7,29,00,000.00</td></tr><tr><td>For the year 2009-10</td><td>Rs.7,56,00,000.00</td></tr></table>	For the year 2006-07	Rs.1,69,65,000.00 proportionate	For the year 2007-08	Rs.7,04,00,000.00	For the year 2008-09	Rs.7,29,00,000.00	For the year 2009-10	Rs.7,56,00,000.00										
For the year 2006-07	Rs.1,69,65,000.00 proportionate																			
For the year 2007-08	Rs.7,04,00,000.00																			
For the year 2008-09	Rs.7,29,00,000.00																			
For the year 2009-10	Rs.7,56,00,000.00																			
	(b). The License fee receivable from ABGKCTL indicated in the reply is not found to be as per terms of LA. The KPT has shown the LF2 payment is due from 2007-08, however, as per Clause 7.3 (iii) of LA, LF2 payment accrues from the third hand over date (730 days from the date of handover of license) i.e. 23 June 2008. Furnish correct estimation of lease rentals receivable from ABGKCTL as per the term of LA. In this context, a relevant extract of Annex-9 containing license fee estimated by ABGKCTL (including license fee for additional 5	(b). No response is received from the KPT.																		

	<p>hectares of stackyard) is attached herewith. The KPT may verify and confirm whether it is as per the terms of LA.</p> <p>(c). Confirm whether 5 hectares of additional stack yard area has been made available to ABGKCTL. If so, indicate the date when this additional backup area was provided to them and also indicate the license fee receivable from ABGKCTL for lease of this backup area for each of the years 2006-07 to 2009-10 in terms with the provisions in the LA.</p> <p>(d). The query about the exact date of handing over the additional stack area was reiterated.</p>	<p>(c). 5 hectares of land for additional stack yard is, so far, not made available to ABGKCTL. It will be made available on their request as per clause of License Agreement. The fees to be recovered will be as per Scale of Rates for pacca plot inside the port area i.e., Rs.18/- per sq. mtr. per month.</p> <p>(d). No response is received from KPT.</p>
(ix).	Furnish the details of per TEU consumption of power and fuel at the KPT for container handling. The unit rate of electricity fixed by the State Electricity Board and also the unit rate of fuel may also be furnished.	So far, KPT had no specific container handling facilities. The containers are handled by stevedores with the help of ships' gears and are moved by trailers, which are operated and owned by private operators. Hence, their details are not available. The unit rate of electricity recovered by Electricity Board is approximately Rs.4.50 per KWH on an average.
(x).	(i). Comment on the reasonableness of the additions to gross block estimated at Rs.100.23 crores in 2006-07, Rs. 109.71 crores in 2007-08, Rs.84.71 crores in 2008-09 and Rs.34.30 crores in 2009-10. Confirm whether the proposed additional investments are in accordance with the provisions in the L.A.	There is no restriction on investment as far as provision in License Agreement is concerned.
	(ii). The ABGKCTL argued that the investment proposed to be made by them is mandatory as required by the LA. They are, therefore, not responsible for any under utilisation of the facilities created. In this context, the KPT is requested to furnish the basis and justify the investment levels envisaged in the LA.	No further response received from the port on queries raised at (ii) and (iii).
	(iii). The traffic estimation by the ABGKCTL does not indicate any significant growth in the traffic projections despite its proposal to deploy container handling equipment. The KPT was, therefore, again advised to specifically comment on the reasonableness of the additions proposed to the gross block.	
(xi).	<p>(a). The ABGKCTL has proposed composite rate excluding stevedoring charges. Please clarify whether the stevedoring license is given to the ABGKCTL for providing stevedoring operations including lashing / unlashings as per the terms of the LA. Also, clarify who is responsible for offering the stevedoring service.</p> <p>(b). Indicate the tariff arrangement for providing the stevedoring services prior to handing over of the container terminal to ABGKCTL.</p>	<p>(a). As per the KPT (Licensing of Stevedoring Regulation, 1988), License will be given to ABGKCTL and operated as per Licensing Policy.</p> <p>(b). The stevedoring services prior to handing over of container terminal to ABGKCTL was rendered by private operators for which KPT did not have any tariff arrangement in the Scale of Rates.</p>

(c). Also, furnish a detailed note on the on-board stevedoring arrangement at the container terminal.	(c). Response from the port is awaited.
(d). Indicate the market rate levied by private stevedores for providing the stevedoring services to container, prior to the port handling over the two berths to ABGKCTL for container handling operations.	(d). Response from the port is awaited.

6.1. In the meanwhile the ABGKCTL submitted a proposal seeking approval on the interim tariff arrangement for its operation at the KPT since it proposed to commission the terminal tentatively in the first fortnight of December 2006. It had requested to grant provisional approval to the interim tariff arrangement proposed from the date of commencement of operations till the rates are finally approved by this Authority. The rates proposed for interim tariff arrangement were same as proposed in the initial proposal. The container handling charges at MICT was reported at Rs.3975/- for a 20 ft. container as against the proposed rate of Rs.3500/- (excluding the charges for stevedoring activities) by ABGKCTL for a 20' laden container.

6.2. Clause 2.12. of the revised tariff guidelines of 2005 specifies that when a new facility is commissioned or existing facilities are privatised, the initial tariff to be allowed will not exceed the existing tariff level at the same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at a comparable nearby port will be considered as the reference level. The relevant guideline further stipulates that a separate cost based tariff will be allowed to an operator right from the commencement of commercial operations, if it is established that adopting the existing tariff of port trust will cause hardship to him in view of a higher level of investment made. As the tariff of MICT was not notified by this Authority, it was not found appropriate to consider those rates as the base for prescribing the *ad hoc* rate at ABGKCTL. In cases of some other private terminal operators the then prevailing rates of the respective major ports were allowed to be adopted as an interim measure.

In case of ABGKCTL, the nearest neighbouring container terminal on the western coast which is under the regulatory jurisdiction of this Authority is Gateway Terminal of India Limited (GTIPL) which is recently developed and commissioned. Since there was wide variation in the traffic and the investment levels envisaged by the ABGKCTL and the projections made by the GTIPL, it was found not appropriate to benchmark the tariff purely on the basis of the rates approved for GTIPL. Likewise, any comparison with the other two terminals at JNPT would also be skewed due to the mere volume of containers handled and the depreciated investment.

6.3. Some of the user associations had also raised objection to the interim tariff level proposed by the ABGKCTL. Their main concern was that the operator proposed to commence the operations with minimum equipment to start with and hence fixation of tariff on equipment likely to be installed may be a premature exercise. The Kandla Port Trust at our request had furnished the report of the outcome of its meeting with the ABGKCTL and the concerned user associations regarding fixation of *ad hoc* tariff of the container terminal to be handled by ABGKCTL. The highlights of the report are explained below:

- (i). The breakup of the prevailing rates for conventional mode of handling containers with deployment of ship gear is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Charges (in Rs.)
(a).	Stevedoring	600 to 800
(b).	Wharfage	600
(c).	Lift on at wharf (from jetty hook point to trailer)	150
(d).	Transportation to CY	250
(e).	Lift off at CY	150
(f).	Documentation	500
	TOTAL	2250 to 2450

(This tariff is applicable when the ship's gear is used)

- (ii). The trade suggested that the handling charges of one 20' laden container can be about Rs.2850 to Rs.3050 for the time being if the ships gear is not used and mobile harbour crane is deployed.
- (iii). Fixing higher rates should not drive away the existing container traffic from the KPT. The nearby ports such as Mundra and Pipavav hold about 80% to 90% of market share of container traffic for Gujarat and KPT is the only major port on Gujarat coast, which is under the regulatory authority of TAMP for fixing the tariff.
- (iv). The trade has also sought clarification on other proposed tariff items. The ABGKCTL has furnished clarifications on the points raised by the trade. A summary of the clarification sought by the trade and reply furnished by the ABGKCTL is tabulated below:

Sl. No.	Clarification sought by the trade	Comments of ABGKCTL
(a).	Lift on, lift off charge of Rs.425/- for 20 feet laden container is not rational on cost basis.	No comments furnished
(b).	Internal transportation of loaded / empty container (Rs.1500/-) and charges for shutout container (Rs.1800/-) needs to be activity-wise cost based.	No comments furnished
(c).	Whether a shutout container is required to pay both the charges of internal transportation as well as charges for shutout containers?	It would levy shutout charges which is inclusive of internal transportation of container.
(d).	Whether door opening charge applies to the empty container when moving out of gate, if the door is required to be kept open for security inspection?	Yes, the very purpose of asking such tariff is to provide this facility to the users.
(e).	Whether inspection charges of Rs.400/- is inclusive of door opening and removing of packages from the container for examination.	No. The inspection charges are actually meant for seal verification by Customs officials and not more than that. If Customs would like to verify the cargo inside the container, then the units must be moved out of ABGKCTL for de-stuffing and subsequent verification. Terminal premises cannot be used for stuffing/de-stuffing activities.
(f).	Justify the proposed charge of Rs.2000/- to Rs.4000/- on 20 feet and 40 feet empty containers respectively for mis-declaration. Clarify whether the charges are inclusive of shifting charges of such mis-declared containers internally.	The mis-declaration of container may lead to statutory implications as Customs may have a right to seize such units and question the integrity of the terminal as well as the carrier. In order to discourage such acts, the charges proposed are well justified. The charges are inclusive of shifting charges of mis-declared containers.

6.4. To summarise, the KPT had suggested to fix the interim rates, taking into consideration the phased investment proposed by the ABGKCTL and taking into consideration the market scenario/ trade feedback.

6.5. In view of the submissions made by the KPT, and recognising the concern expressed by the user associations about the investment level estimated by the ABGKCTL, and also recognising the fact that the traffic and the investment which are the key elements had to be firmed up, cost and investment position of ABGKCTL for six months period from January 2007 to June 2007 for which the interim tariff is to be fixed was analysed.

The analysis showed an average surplus of 43.55% for the interim period upto 30 June 2007 at the proposed tariff. In view of this position, and recognising that the investment figures, traffic and cost estimations needed to be firmed, the interim tariff arrangement was approved at 35% less than the tariff level proposed by the ABGKCTL for a period of six months or till fixation of final rates

whichever is earlier. The *ad hoc* rate approved by this Authority was inclusive of on-board stevedoring services in view of specific provision in the LA and based on the submissions made by the KPT. The said Order was notified on 24 January 2007 and came into effect from the date of notification of the Order.

7.1. A joint hearing in this case was held on 13 March 2007 at the KPT premises. The ABGKCTL made their slide presentation on its proposal and also submitted a hard copy of the same. At the joint hearing, ABGKCTL, KPT and the concerned users made their submissions. The Federation of Port Users and Kandla Stevedores' Association has filed written submissions at the joint hearing.

7.2. As decided in the joint hearing, the ABGKCTL was advised to furnish the following information:

- (i). Actual investment made for COD 11 (with documentary evidence) which is expected to start by 31 March 2007.
- (ii). Audited actual operating cost incurred for the period from commencement of operation till 30 June 2007 for further analysis of the proposal for fixation of final rates.
- (iii). Update the estimates for the year 2006-07 already furnished earlier with reference to actuals.

7.3. At the joint hearing, it was also decided that the interim tariff approved by this Authority earlier will continue till the final rates are fixed.

8. With reference to the points discussed at the joint hearing the ABGKCTL has furnished the requisite information / clarifications alongwith revised cost statements which is summarised below:

- (i). CAPEX till 30 June 2007 on various assets commissioned / proposed to be commissioned for COD 11 and supporting documents for major items costing over Rs. 10 lakh are furnished. The scheduled date for COD 11 is stated to be 20 October 2007.
- (ii). It has furnished Audited statement of expenses incurred during the period from 10 March 2007 to 30 June 2007.
- (iii). It has furnished revised cost statement modifying the estimates for the years 2007-08 to 2009-10 and updated with the estimates for the year 2010-11. Some of the main submission made by ABGKCTL with reference to revised cost statement are highlighted below:

(a). **Traffic:**

The traffic for the year 2006-07 was estimated based on the MGT of 172000 TEU's per annum. As against this, the traffic volume for the month of June 2007 has declined to 14,000 TEUs as against 17218 TEUs reportedly handled in May 2007. The traffic is expected to drop further to the level of 11,000 TEUs in July 2007 and for subsequent months during the year 2007-08. If this trend continues, the traffic likely to be handled in 2007-08 will be 1,47,000 TEUs. To arrest the declining traffic, a lot of aggressive marketing effort is required at both international and local centers. It has, therefore, requested to consider these facts while fixing tariff for the container terminal at Kandla to avoid losing traffic to other competing ports to the detriment of the business of Kandla Port.

The revised traffic projections for the year 2007-08 to 2010-11 is tabulated below:

(in TEUs)		
Year	Traffic estimated in initial proposal	Revised Traffic Estimation
2006-07	71667 (from November 2006)	Commenced commercial operations from 10 March 2007
2007-08	190726	147713
2008-09	205741	155099
2009-10	221650	162854
2010-11	Not estimated	170996

(b). **Escalation factor and ROCE:**

Considering the average inflation index reported for the year 2006-07, the annual escalation in cost is considered @ 5.40% instead of @ 4.5% considered by the Authority in deciding the interim tariff. Similarly, the ROCE is computed at 16%.

(c). While approving the interim tariff for ABGKCTL, the Authority has not taken into account the estimated capital cost of the marketing office in Mumbai and the 'Interest During Construction' included in the total project capital cost as these had not been substantiated. The Authority has stated that the decision will be reviewed at the time of deciding the final tariff if sufficient justification is submitted. With reference to these two issues, it has made the following submissions:

(i). **Marketing office in Mumbai:**

The marketing office of the Company is proposed to be located at Mumbai. The office premises at Mumbai is proposed to be located in South Mumbai in or around Opera House, Churchgate, Fort area. It aims to provide accommodation for Corporate Office and Marketing Office of the Company with State-of-Art communication facilities, Office softwares and connectivity. The Board of Directors and senior functionaries of Finance and Procurement will also be stationed at Mumbai. It is proposed to purchase 2500 sq. ft. of area in a modern office building. The present market rate in this area is around Rs. 20,000/- to Rs. 45,000/- per sq. ft., interiors will cost @ Rs. 1,000/- per sq. ft. and the office softwares, communication facilities and inter-connectivity is expected to cost around Rs. 50.00 lakh. Total investment on this score will thus be Rs. 7 crores.

It has forwarded a copy of rates for the properties in Mumbai for residential accommodation as appearing in the Times of India, Mumbai edition dated 10 March 2007 and submitted that the rates for the commercial properties will be higher than these rates.

(ii). **Interest during construction:**

The interest during construction is estimated at Rs. 39.05 crores based on interest rate of 11% p.a. A detailed working for arriving at the amount of interest during construction is furnished with the proposal. The project cost of Rs. 330.77 crores is to be financed by drawing loan of Rs. 231.54 crores and deploying equity of Rs. 99.23 crores.

It has arranged for loans from various banks for this purpose and the interest rate varies from 11% to 12.5% per annum.

Copies of the relevant letters from the lenders have been furnished as documentary support. In the present interest rate scenario, the average increase in rate of 1.00% to 1.18% during the 3 (three) years as projected above is very reasonable. As against the above rates, a rate of 11% has been taken for arriving at interest during construction included in the total project cost.

In view of the justification furnished above, it has requested that the capital cost of these two items should also be taken into account while deciding the final tariff.

(d). **Revenue Share:**

It has submitted that on either side of its terminal there are three private terminals (MICT, Adani's at Mundra & Pipavav) which are not under the jurisdiction of TAMP and are free to decide tariff to be charged. The second container terminal at Mundra will become operational in August 2007. As a result, it may not be able to fulfill the obligation of Minimum Guaranteed Traffic (MGT). Nevertheless, the revenue share on the basis of the MGT is required to be paid to KPT as per the Licence Agreement. It has, therefore, reiterated its request to consider the entire revenue share as admissible cost. However, notwithstanding the above, atleast the revenue share payable to the port on the shortfall in throughput with reference to the MGT should be considered, which is akin to licence fee, while fixing tariff in our case.

(e). **Productivity:**

The productivity level at ABGKCTL is being admired by the shipping industry. It has overcome teething problems in a short span of time and are now consistently providing good productivity to all the vessels calling Kandla port. The current productivity prevailing at ABGKCTL is average 15 moves per hour per crane for export and average 20 moves per hour per crane for import and there is 100% improvement in the productivity when compared to the earlier productivity of 7 moves per hour that prevailed during Kandla Port Trust regime of conventional operations by ship's cranes. After commencement of ABGKCTL operations, gearless vessels are being deployed for Kandla and thereby, vessel operators can save considerable sum of money in terms of chartering cost which in turn reduces the overall transaction cost for the importers/shippers using Kandla port.

(f). The cost position reflected as per revised cost statement furnished for the year 2007-08 to 2010-11 is furnished below:

Particulars	(Rs. in crores)			
	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
Income at proposed tariff level	49.36	52.77	55.41	58.18
Expenditure	21.42	31.83	36.65	42.77
Depreciation	11.68	19.46	23.54	23.53
Overhead	3.73	5.24	6.07	6.64
ROCE	32.18	42.86	44.13	40.18
Surplus/Deficit	-19.65	-46.62	-54.98	-54.94
Surplus/Deficit as % of income	-39.82%	-88.35%	-99.2%	-94.42%
Average for 4 years	-80.45%			

(v). Some of the main modifications proposed by the ABGKCTL in draft Scale of Rates with reference to its earlier proposal are highlighted below

- (a). It is severely hit by the cash flow after commencement of operations as more than 50% of our invoices are still pending for settlement which is accumulated to the tune of more than Rs. 5 crores. As a result, it is forced to delay the payment of revenue share to the port and also forced to pay

more to sub vendors / suppliers as they are jacking up prices on the fear of delayed payments.

As per BOT agreement, for any delayed payments to the port, an interest rate @ SBI PLR plus 1.5% per annum is payable and the payments so made, to the port will be adjusted towards interest amount first and then only it gets adjusted towards the principal amount.

The SOR approved by this Authority for interim period provides for charging lower rate of interest i.e. 13% from the users of the port for any delayed payments made by them. As the payment to port by ABGKCTL is delayed on account of delay in collection of dues from users, it has requested to prescribe penal interest @ 14% p.a. i.e. SBI PLR + 1.5% as payable by it to Port. Similarly, on any refunds to the users, it shall pay the penal interest at this rate.

(b) Note (4) under Section 1.10 – Storage (Dwell time) charges prescribes free dwell time period for import containers commences from the day after the day of landing of the container. For ease of computation, it proposes that the period may commence from the day of completion of discharge of the vessel.

(c) Note (5) under Section 1.10 – Storage (Dwell time) charges:

The initial proposal provided that the store rent for shut out container shall be calculated from the day when the container become shut out till the day of shipment / delivery. Considering that the terminal yard must be treated as purely a transit area and the free storage period for export units are 7 days, it is proposed that the storage period for shut out unit must be calculated from the time the container enters the terminal and not from the time the container become shut out.

(d) Requests are being received from the vessel operators for placing gangway upon berthing of vessel by deploying our reachstacker. There is no rate proposed in its initial proposal as this service was not contemplated. It proposes to charge the same rate as in Section 1.3 lift on / lift off for operation of placing gangway alongside a vessel on berthing. It has therefore, requested to incorporate a suitable note in the SOR under this Section.

9.1. The revised proposal filed by the ABGKCTL was circulated to the concerned users to furnish their comments. A copy each of the comments received from the concerned users were forwarded to the ABGKCTL as feed back information. We have received comments from ABGKCTL on the points made by the users/user associations.

9.2. A copy of the revised proposal was also forwarded to KPT requesting the port to furnish additional information on the revised proposal filed by the ABGKCTL. The KPT has furnished the requisite information. Summary of the queries raised by us and the reply furnished by the KPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT
(i)	Reasonableness of capital expenditure incurred by ABGKCTL till 31 July 2007 and the capital investments proposed to be incurred. Confirm whether actual investment is in the Licence Agreement.	(a) (i) No specific investment amount or phases thereof is mentioned in the Licence Agreement (LA). However, project milestones and outer time limit for such milestones have been specified in the LA. Accordingly, the actual investment stated by ABGKCTL for 2007-08 at Rs. 206.31 crores appears to be on higher side considering the procurement of equipment done by ABGKCTL so far and as envisaged in 2007-08.

The ABGKCTL has not yet furnished all the required information to the Independent Auditor to conclude its comments.

(b). The traffic projections given by ABGKCTL yearwise are much on the lower side, as the MGT stipulated in the LA for 2007-08, 2008-09, 2009-10 and 2010-11 is on conservative side. Further, the traffic projections are on the lower side considering the deployment of 2 nos harbour mobile cranes + 4 reachstackers + adequate number of trailers with prime movers during early COD period, i.e. from 10 March 2007 to October 2007, and the proposed deployment from COD-11, i.e. from onward October 2007 till COD-12 (June 2009), of 2 nos. RMQCs and 2 Nos. of RTGCs alongwith development of 22 hectares back up area and thereafter two more RMQCs i.e. total 4 nos. RMQCs and 2 Nos. RTGCs after taking over 12th cargo berth and its back up area (18 hectares) after June 2009. Thus actual investment shown by ABGKCTL for 2007-08 at Rs. 206.31 crores appears to be on higher side.

(c). Similarly, the capital investment proposed to be incurred upto 2010-11 at Rs. 325.63 crores also appears to be on higher side.

(d). The total estimated investment made by ABGKCTL till date and that as envisaged in future phase is furnished below:

	Investment made by ABGKCTL till date	Rs. in crores
(i).	2 Harbour Mobile Cranes	32.00
(ii).	4 Nos. Reach stackers (1.5 crore each)	6.00
(iii).	2 Nos. RTGs (5 crore each)	10.00
(iv).	18 Haulers	4.00
(v).	2 Nos. RMQCs	40.00
(vi).	Power arrangement, security, back up area, development and miscellaneous	10.00
	TOTAL	102.00

	Future Investments required immediately after taking over 12th Berth and back up area	Rs. in crores								
(i).	Development of rail link, back up area of 40 hectares, internal roads etc.	20.00								
(ii).	<table><tr><th></th><th>Rs. in crores</th></tr><tr><td>2 Nos. RMQCs</td><td>40.00</td></tr><tr><td>2 Nos. RTGs</td><td>10.00</td></tr><tr><td>18 Nos. haulers</td><td>04.00</td></tr></table>		Rs. in crores	2 Nos. RMQCs	40.00	2 Nos. RTGs	10.00	18 Nos. haulers	04.00	54.00
	Rs. in crores									
2 Nos. RMQCs	40.00									
2 Nos. RTGs	10.00									
18 Nos. haulers	04.00									
(iii).	Miscellaneous	1.00								
	TOTAL	75.00								

(ii). Reasonableness of the (revised) traffic estimations taking into consideration the equipment deployed/ proposed to be deployed by the operator and the designed capacity of the terminal.

(a). The traffic estimations projected by ABGKCTL has been examined and it is observed that the projections are on a very lower side. As compared to the MGT specified in LA, ABGKCTL is supposed to have the following traffic projections on account of improvement in its productivity.

		<table border="1"> <tr> <th></th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> </tr> <tr> <td>MGT as per LA</td> <td>1,72,000</td> <td>1,86,000</td> <td>2,00,000</td> <td>2,21,000</td> </tr> <tr> <td>Designed capacity of ABGKCTL</td> <td>2,90,000</td> <td>3,30,000</td> <td>3,90,000</td> <td>4,50,000</td> </tr> </table> <p>(b). The projected container traffic figures finalised by the Ministry for the year 2007-08 to 2010-11 is furnished below:-</p> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> </tr> <tr> <td>TEUS</td> <td>292333</td> <td>338166</td> <td>391166</td> <td>452417</td> </tr> </table> <p>It can be seen from the above statement that the traffic projections given by ABGKCTL are comparatively on lower side than the traffic projection given by the Ministry. The ABGKCTL is, therefore, required to revise its projected traffic (annual throughput in TEUs), particularly considering that a marketing office is also being set up by ABG at Mumbai for attracting the container traffic.</p>		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	MGT as per LA	1,72,000	1,86,000	2,00,000	2,21,000	Designed capacity of ABGKCTL	2,90,000	3,30,000	3,90,000	4,50,000		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	TEUS	292333	338166	391166	452417
	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11																							
MGT as per LA	1,72,000	1,86,000	2,00,000	2,21,000																							
Designed capacity of ABGKCTL	2,90,000	3,30,000	3,90,000	4,50,000																							
	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11																							
TEUS	292333	338166	391166	452417																							
(iii).	The actual traffic handled by ABGKCTL from the date of its commissioning till 30 June 2007 is furnished as under:-	<p>The actual traffic handled by the ABGKCTL from the date of its commissioning till 30 June 2007 is furnished below:</p> <table border="1"> <tr> <td>Imports</td> <td>33364 TEUs</td> </tr> <tr> <td>Exports</td> <td>26026 TEUs</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>59390 TEUs</td> </tr> </table>	Imports	33364 TEUs	Exports	26026 TEUs	Total	59390 TEUs																			
Imports	33364 TEUs																										
Exports	26026 TEUs																										
Total	59390 TEUs																										
(iv).	Reasonableness of the operating cost / overheads estimated by the ABGKCTL.	<p>(a). As the traffic projection considered by the ABGKCTL are on lower side, income projection which are calculated based upon these traffic projection are also on lower side.</p> <p>(b). From the Form-3A it can be seen that from 2007-08 to 2010-11 increase in traffic is just 15.76% whereas increase in operating cost is 100% which appears not justifiable.</p> <p>(c). In the year 2009-10 and 2010-11 capacity utilisation considered is 36.19% and 38% respectively. However, ROCE is calculated on 16% without adjusting for capacity utilization as per revised tariff guidelines.</p> <p>(d). Royalty/Revenue share on difference between both the MGT and the actual traffic handled has been considered in operating cost. Note 1 of form 3B states that the royalty/revenue share to be admitted as cost should be in line with clause 2.8.1. of the revised tariff guidelines, which is not correctly followed. Hence the royalty/revenue share should be disallowed.</p>																									
(v).	Designed capacity of the ABGKCTL in terms of (annual throughput in TEUs) taking into consideration equipment commissioned / proposed to be commissioned and also taking into consideration increase in capacity on account of improvement in the productivity.	The designed capacity of ABGKCTL as a whole on 545 mtrs wharf length with minimum 4 Nos. ship to shore gantry cranes is envisaged to be 6 lakh TEUs.																									

10. The ABGKCTL was also requested to forward additional information/clarification on a few points with reference to the revised proposal. The ABGKCTL has furnished its reply. Since there were gaps, the ABGKCTL was requested to furnish further clarification. The ABGKCTL has furnished its reply. Summary of queries raised and additional information/clarifications furnished by the ABGKCTL is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by ABGKCTL																		
1.	Audited income and capital expenditure pertaining to the period from commencement of operations till 30 June 2007 is not provided despite specific mention in our letter. As per clause 4.8.3. of the LA, cost of the project needs to be audited on quarterly basis by the audit firm appointed by the licensor in consultation with the licensee. Since it is almost five months that the ABGKCTL has commenced the operations, furnish a copy of the project cost determined by the Audit firm for the period upto 31 July 2007.	(a). Audited actual operating cost incurred for the period from commencement of operations till 30 June 2007 and actual investment made for COD 11 (with documentary evidence) as well as the updated estimates has already been submitted. (b). As per the terms of LA, M/s. Hemant Someshwar, Chartered Accountants, were appointed as Independent Auditor by Kandla Port Trust, on 22 May 2007. Audit of CAPEX incurred during the quarter ending December 2006 and March 2007 is in progress. The total capital cost of the project through the Audit certificates can be determined only at the end of 6 months after COD-12. It has, therefore, again reiterated its request to process on the basis of the estimated project costs as indicated in the financial statements.																		
2.	Traffic (i). The traffic projections for the years 2007-08 to 2009-10 estimated at 1,77,833 TEUs, 1,91,833 TEUs and 2,08,750 TEUs in its initial proposal is projected to reduce to the level of 1,47,713 TEUs, 1,55,099 TEUs and 1,62,854 TEUs for the corresponding years in the revised cost statement. Explain the reasons for scaling down the traffic projection in the light of the fact that they do not meet even the Minimum Guarantee Throughput (MGT) stipulated in the Licence Agreement for each of the years under consideration.	(a). The traffic has been estimated taking into account the current trend of traffic at the port and the competition offered by other two private terminals in close proximity on its either side. The scaling down of traffic projections is due to the diversion of traffic from ABGKCTL to the nearby private terminals in the region despite increase in efficiency. Coastal traffic has already shifted to Mundra and it is understood that they have entered into long term arrangements with MICT To support its traffic projections, the ABGKCTL has furnished the following figures of actual traffic handled by it:																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Month</th><th>Containers</th><th>No. of vessels</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>March 2007</td><td>18544</td><td>27</td></tr> <tr> <td>April 2007</td><td>17035</td><td>29</td></tr> <tr> <td>May 2007</td><td>17218</td><td>27</td></tr> <tr> <td>June 2007</td><td>14464</td><td>22</td></tr> <tr> <td>July 2007</td><td>11351</td><td>14</td></tr> </tbody> </table>	Month	Containers	No. of vessels	March 2007	18544	27	April 2007	17035	29	May 2007	17218	27	June 2007	14464	22	July 2007	11351	14
Month	Containers	No. of vessels																		
March 2007	18544	27																		
April 2007	17035	29																		
May 2007	17218	27																		
June 2007	14464	22																		
July 2007	11351	14																		

		(b). It is true that the projections do not even equal the minimum guaranteed traffic. It may be pertinent here to make a mention of the concern of Northern India Shippers Association about declining container traffic at Kandla Port and the suggestion to remove the requirement of the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) for atleast first five years. It is, thus, clear that even the port users feel that the MGT is not achievable.												
(ii).	Justify the reasons for projecting the container traffic for the year 2007-08 at 1,47,713 TEUs which is lower than the actual traffic of 1.77 lakh TEUs handled by the KPT in 2006-07.	As indicated by the KPT, the basis on which it has projected container traffic at Kandla at higher levels is not known. The projection of container traffic made by KPT is unrealistically high and does not conform either to the present trend or the general expectations. In this regard, it has referred to KPT's letter dated 30 December 2006, wherein the port confirms that the current container traffic level at the port is not adequate to keep even one berth occupied and hence, they propose to use it for handling general cargo vessels.												
(iii).	ABGKCTL at the level of 292333 TEUs, 338167 TEUs and 391167 TEUs for the years 2007-08 to 2009-10. In view of the traffic estimations made by the KPT and also in light of our observation, the ABGKCTL is again advised to review and revise its traffic projections and consequently modify the income estimations.	In view of the above, the revised traffic projections made are realistic and there is no need for any further modifications therein.												
(iv).	The traffic of transshipment, restow, ICD, over-dimensional and hazardous containers, etc. were not included in the initial proposal filed by the ABGKCTL on the grounds that they could not be estimated at the initial stage. Since the ABGKCTL is now operating the container terminal at the KPT for almost five months, estimate the container traffic in respect of these categories of containers and included it in the estimation based on the actual traffic handled by ABGKCTL for past five months of operation and also obtaining the position from the KPT during their operations prior to the ABGKCTL taking over the operations. Income estimation may also be updated to that extent.	<p>The actual volumes of restows, ICD, transshipment, over-dimensional and hazardous containers during the last five months of operations are not very significant as can be seen from the following total volume handled from April 2007 to July 2007:</p> <table><tr><td colspan="4">(in TEUs)</td></tr><tr><td>DG</td><td>OOG</td><td>Transshipment</td><td>Reshipment</td></tr><tr><td>303</td><td>215</td><td>292</td><td>336</td></tr></table> <p>It is, therefore, not considered necessary to project estimates of these categories as it may not have any material impact.</p>	(in TEUs)				DG	OOG	Transshipment	Reshipment	303	215	292	336
(in TEUs)														
DG	OOG	Transshipment	Reshipment											
303	215	292	336											
3.	Income													
(i).	Revenue estimation indicates that supply of electricity to reefer containers will be for two days. The estimation of revenue from this tariff item, however, does not reckon with this factor. Further, revenue from supply of electricity to reefer containers seems to have been estimated based on dollar denominated tariff then prescribed in the Scale of Rates of Kandla Port Trust (KPT) as against the proposed tariff of Rs. 180 and Rs. 270 per 4 hour or part thereof for a 20 feet / 40 feet container respectively. Modify the income estimation from this tariff item in the light of our observation.	The increase in the revenue from supply of electricity for reefer containers for two days based on the proposed rupee tariff will be higher by Rs. 11 lakh, Rs. 53 lakh, Rs. 55 lakh and Rs. 75 lakh during the year 2007-08, 2008-09, 2009-10 and 2010-11 respectively. This will, however, not materially affect the financial deficit reflected in the cost statement. Moreover, whilst there will be an increase in revenue, there will also be increase in expenses and therefore, the same shall be nearly neutral.												

(ii).	Update the income estimation from storage charge with reference to the prevailing exchange rate as against exchange rate of 1 US \$ = Rs. 46.50 considered by the ABGKCTL.	By revising the exchange rate, the income estimates from the storage charges will, in fact, be less than the figures indicated in the financial statements. The net result of modification on the estimation of revenue from supply of electricity to reefer containers and from storage charges will not have material impact on the final deficit positions reflected in the cost statement.
4.	Capacity	
(i).	<p>Explain the reasons for scaling down the designed capacity of the container terminal for the year 2008-09 from 3 lakhs TEUs per annum estimated in the initial proposal to 2,25,000 TEUs per annum in the revised proposal. Assessment of capacity of terminal at 75,000 TEUs per annum per quay crane does not take into consideration other relevant factors for determining the designed capacity.</p> <p>The KPT has indicated the designed capacity of berth No. 11, which is handed over to the ABGKCTL, at 2.5 lakhs TEUs per annum as against 2.25 lakhs TEUs estimated by the ABGKCTL for the year 2007-08. Please comment on the reasons for variation in the assessment of the capacity. It was reiterated to furnish detailed computation of capacity assessment for each of the years under consideration duly taking into account the designed parameters of the facilities created or to be created in the relevant years and also taking into consideration the expected berth productivity, gross crane productivity, stack productivity under each of the years under consideration.</p>	<p>(a). It has reiterated that the capacity of the terminal depends on the berth-length available, equipment provided and the storage yard available and evacuation facilities. Berth-length, number of quayside and yard cranes to be provided and the area of the storage yard to be taken over by the BOT operator is in accordance with the obligations under the License Agreement. The capacity of quay crane, berth-length and tidal conditions are considered as the limiting factors for determining berth capacity.</p> <p>(b). Taking the average capacity of each quay crane / mobile harbour crane at 75,000 TEUs per annum, 1000 TEU per meter berth length and average waiting time of 6-12 hours for berthing and un-berthing because of tidal conditions at Kandla Port, the berth capacity for 2007-08 and 2008-09 has been kept at 2.25,000 TEUs.</p> <p>(c). The reduction in capacity to 225,000 TEUs is based on actual experience of berthing / unberthing time taken by KPT especially during monsoon period. Unlike competing ports of Mundra and Pipavav, all marine services at Kandla are restricted and operated by KPT.</p> <p>(d). As per international practice for optimal use of berth capacity, three RTGC's need to be deployed with each RMQC. At ABGKCTL, as per the License Agreement, each RMQC is supported by 1 (one) RTGC which further restricts the capacity utilization. Even after providing for the additional four used RTGC's proposed in the proposal, the RMQC: RTGC ratio remains a limiting factor till 2009-10 when full complement of equipment and total berth length of 545 metres will be available. Accordingly, for the year 2009-10 and 2010-11, berth capacity is considered at 4,50,000 TEUs.</p>

5.	Operating cost	
(i).	The ABGKCTL has estimated to deploy additional 107 employees in phase-2 and 63 employees in phase-3. Justify the reasons for estimating increase in labour force and consequently the cost thereof in the light of the fact that there is no significant growth estimated in the container traffic and also recognising that the traffic estimated is lower than the MGT envisaged in the Licence Agreement.	It would commission additional equipment including - 2 RMQCs and 6 RTGCs during Phase 2 and 2 RMQCs and 6 RTGCs during Phase 3. Additional staff is required to operate and maintain the additional equipment. In view of this, the computation in terms of manpower requirement and the direct labour cost need not be amended.
(ii).	Specify the exact date when the additional stack yard area of 5 hectares was made available by the KPT to ABGKCTL. Confirm that estimation of licence fee for the years 2007-08 and 2008-09 is based on licence fee of Rs. 18 per square meter per month for pacca plots recently approved in the Scale of Rates of KPT instead of estimation of this cost at the rates proposed by the KPT.	The additional stack yard area of 5 hectare was made available to ABGKCTL on 2 nd February 2007 by KPT. The lease rental for this plot was computed at Rs. 126 lakh per annum based on Rs. 20.74 / per sq. mtr. proposed by KPT. However, at the rate approved by TAMP, the rental for this plot will be Rs.108 per annum lakh, a reduction of Rs.16 lakh.
(iii).	Management and Administration overheads	
	(a). If the actual management and general overheads reported for three and half months of operations is extrapolated for full year, then it works out to around Rs. 91 lakhs as against Rs. 234 lakhs estimated by ABGKCTL for the year 2007-08. Justify the management and general overheads – others estimated for the year 2007-08 with reference to the actuals incurred upto 30 June 2007. The expenditure, if any, estimated for setting up of new head office at Mumbai under this head may be shown separately.	The figures of actual expenses cannot be extrapolated to validate the annual projections. As indicated in the remarks in Form 3-B, key personnel like Chief Executive Officer, General Manager, Finance & Marketing Managers as well as employees for operating equipment are yet to be appointed. The management and administration cost would keep on increasing as long as equipment are added as required under the LA.
	(b). Furnish detailed break up of Rs. 75 lakhs and Rs. 100 lakhs estimated as the administration and general expenses under this head for the years 2007-08 and 2008-09 respectively. Justify the reasons for estimating 34% increase in this cost item in the year 2008-09 over the estimates of the previous year 2007-08 recognising that there is no significant increase estimated in the traffic in this particular year.	The estimates of administrative and general expenses for 2007-08 and 2008-09 represent various items of expenses such as, telephones, postage & courier, printing & stationery, advertising, books & periodicals, business development, etc. It is not possible to give detailed estimates of each except on ad-hoc basis. The estimated expenses for company and organization of this size are very reasonable and justified.
	(c). Substantiate with documentary support the estimated fees of Rs. 30 lakhs payable to independent engineer in each of the phases I, II and III.	Though the KPT has appointed independent engineer and independent auditor, they have not yet informed us the fees payable to them for each of their service.
(iv).	(a). Copy of insurance cover during construction period furnished by the ABGKCTL is for Rs. 6.7 lakhs pertaining to testing of equipment. Furnish documentary support of Rs. 55.72 lakhs estimated in phase I and Rs. 142.10 lakhs estimated in phase II towards insurance during the construction to substantiate these estimates.	The insurance premium of Rs. 6.7 lakh was paid for all risk erection policy of 2 MHCs. Additional Rs. 20.83 lakh has been paid towards IAR policy. The documentary evidence in support of these expenses has been submitted. The insurance cost at Rs. 55.72 lakh and Rs. 142.10 lakh in Phase I and II have been estimated at 1% of capital cost which was the insurance premium rate prescribed by IRDA for Contractors Plant & Machinery Policy. For port operations, other risks viz., third-party liability for the cargo inside

	<p>(b) As already mentioned earlier, preliminary expense and upfront fee may be excluded from the gross block of assets and shown separately by spreading it over the entire project period in line with the treatment given at the other terminals.</p> <p>(c) The interest during construction period (IDCP) seems to have been computed on cumulative cost of project till July 2009 on the debt portion. As a result, IDCP as well as return on investment is being claimed on assets which are capitalised / proposed to be capitalised. In light of this observation, please furnish revised computation of IDCP.</p> <p>(d) Furnish documentary evidence for expenditure incurred towards lenders syndication fee and upfront fee.</p>	<p>the container and the damage to third-party properties, cash in transit, workmen compensation policy etc, are to be taken additionally.</p> <p>As a component of CAPEX, the Upfront Fee has been amortised over the entire period of license. The annual amortised amount has now been segregated from depreciation and shown separately in Form 3 A. The figures in Form 4 have not been changed as the un-amortized balance will be eligible for ROCE.</p> <p>(c) It has submitted that IDCP will have to be reduced by Rs.18.37 crore on account of excluding capitalised assets for estimation of this cost.</p> <p>(d) This expenditure is expected to be incurred before full commissioning of the project. Sanction letters from the lenders indicating the processing fees has been furnished. It has, therefore, requested to include the syndication fees and other finance cost as part of the cost of project.</p>
6.	Capital Employed	
(i).	The documentary support in form of Customs invoice furnished for purchase of mobile harbour cranes indicate per unit cost of mobile harbour crane at 3 lakhs Euro. Explain the reasons why the capital expenditure of this asset is estimated at 3,15,000 Euro per unit of crane in the cost statement. Indicate the actual capital expenditure incurred for procurement of this asset since the figures in Schedule I – CAPEX and annexure -2 Capital cost in respect of this item are found to be different.	At the time of preparing the TAMP proposal, the price for MHCs were not frozen and hence, was indicated at Euro 3,150,000. The actual CIF price of each MHC is Euro 3,000,000. Still it is requested not to change this amount because there are many items of CAPEX for which the cost has not been frozen and are subject to market fluctuation, exchange rate variation, shipping freight cost etc.
(ii).	Confirm whether the Rail Mounted Quay Cranes and RTGs have been commissioned as mentioned in Schedule I – CAPEX. The estimate of the proposed capital expenditure may be updated based on the prevailing exchange rate instead of Rs. 46.50 considered in the estimation. If these assets are not yet commissioned, indicate the exact time when they are likely to be commissioned.	Two imported RMQCs and two RTGCs have landed on 3 June 2007 at Kandla and are under commissioning. Both are likely to be made available for commercial operations from 2 nd week of September 2007. The exchange rate has come down recently. For these cranes, the forward contracts were booked much before the cranes landed and the actual variation in the price is, therefore, nominal.
(iii).	The proposed capital expenditure includes Rs. 976.50 lakhs in phase II and Rs. 976.50 lakhs phase III, towards procurement of 4 used RTGs. Justify the proposed capital expenditure on 4 used RTGs in addition to 2 new RTGs in each of these phase when the LA requires the operator to invest on 2 RTGs in CH-3 and 2 RTGs on CH-4 stage only	In order to provide better terminal services at par with nearby private ports and to fulfill the ratio of 1:3 between RMQC & RTGCs, it is necessary to bring in more number of RTGCs for the terminal operations. The Purchase Order for the 4 used RTGCs will be placed in due

	and furnish documentary support to substantiate these estimates.	course. The estimates are based on the basis of the present market trend.
(iv).	Furnish documentary support for the remaining two reach stackers proposed to be deployed in phase-I since the purchase order furnished by the ABGKCTL is in respect of 4 Nos. of Reach Stackers, whereas capital cost for this item is estimated for 6 Nos. of Reach Stackers in the cost statement for phase-I period.	The remaining two reach stackers are yet to be ordered. The cost indicated in the purchase order will serve as guide for the remaining two units.
(v).	As per the copies of invoices furnished, capital expenditure of Rs. 283.42 lakhs seems to have been incurred by ABGKCTL for purchase of 14 prime movers and 10 trailers. As against this, the CAPEX sheet estimates an expenditure of Rs. 409.50 lakhs for procurement of these assets. The estimation of capital expenditure may be modified with reference to the actual expenditure incurred by ABGKCTL.	ABGKCTL had placed order for 18 Prime movers and 18 tractor-trailers (TTs) to feed 4 Quay side cranes. So far, 18 Prime Movers and 10 tractors have been received whilst the remaining 8 trailers are yet to be delivered to ABGKCTL. Copy of Purchase Orders for remaining 8 TTs is attached as documentary support.
(vi).	The opening gross blocks of civil works is indicated at Rs. 36.02 crores for the year 2007-08 with an additional investment of Rs. 22.76 crores proposed during this particular year. Documentary evidence furnished by the ABGKCTL is, however, for Rs. 12.96 lakhs only towards refurbishment of 5 hectares of land allotted by KPT. Furnish documentary support of major capital expenditure incurred under this head and evidence of action taken to initiate other civil works in COD 11 and COD 12 to substantiate the estimates. Also furnish detailed break up of civil works estimated in each of the years 2007-08 to 2009-10.	Rs. 36.02 crore includes Upfront Fee of Rs. 10 crore, preliminary expenses and interest during construction amounting to Rs. 22.29 crore.
(vii).	The documentary support towards consultancy for civil works reveals that the quotation has been received for Rs. 175 lakhs as against the capital expenditure of Rs. 250 lakhs considered in the revised cost statement. Explain the reasons for this variation in estimation.	The quotation received for consultancy for civil works amounting to Rs. 1.5 crore is excluding the monthly fees for the site staff. Kindly refer to clause 7.1.3 of the quotation. The estimate for the site supervision fees is Rs. 1 crore (Rupees One Crore only). Thus, the total estimated cost for consultancy for civil works amounts to Rs. 2.5 crore.
(viii).	Furnish specific documentary support in form of sale deed, etc. to substantiate capital expenditure of Rs. 7 crores to be incurred for purchase of office property in Mumbai.	Copy of sale deed will be furnished after it is executed on identifying a suitable property in South Bombay. The documents in support of the reasonableness of the estimated cost has been furnished. Meanwhile, it has requested to consider this as absolutely essential cost as it is affecting marketing of the terminal.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Kandla Port Trust has entered into a Licence Agreement with ABG Kandla Container Terminal Limited (ABGKCTL) on 23 June 2006 for development,

operation and maintenance of berths nos. 11 and 12 as container terminal on Build-Operate-Transfer (BOT) for period of 30 years. The LA stipulates that the construction and development of the Container Terminal must be completed and the licensee must commence the operations with entire fleet of equipment in place within 36 months from the date of award of License i.e. by 23 June 2009.

The ABGKCTL had opted for early commencement of operations with deployment of the minimum number of equipment required as per the terms of the LA. On the request made by the ABGKCTL to fix interim tariff, the estimation of cost and investment for the six months i.e. January 2007 to June 2007 was analysed. The estimates were moderated wherever found necessary for the reasons explained in the relevant Order notified on 24 January 2007. Based on the cost position so derived, this Authority approved an interim tariff at 35% lower than the tariff proposed by the ABGKCTL for the period of six months. The interim tariff arrangement approved for six months period was allowed to continue till fixation of final rates. The ABGKCTL was advised to file revised cost statements after firming up the estimates based on actuals of six months operations.

- (ii). While filing its tariff proposal in September 2006, the ABGKCTL had made a request not to circulate the income projections, details of expenditure projections and capital employed details. Clause 3.2.4. of the revised tariff guidelines stipulate that the tariff proposal with all supporting details as filed will be circulated to all the users excepting such details / documents which are requested not to be circulated on the grounds of being commercially sensitive / confidential nature. Such a request must adequately explain the reasons for classifying the documents / information as commercially sensitive / confidential and also explain how any repairable damage will be caused to the terminal operator if the request is not acceded to. The request of the ABGKCTL was not acceded to since it did not furnish any reasons for classifying the above mentioned documents as commercially sensitive / confidential and also did not explain how irreparable damage would be caused to it if the request is not acceded to. Accordingly, the details furnished by the ABGKCTL in the format prescribed by this Authority for filing tariff proposal were circulated to the users. It is noteworthy that the details of investment, income estimation, etc., have been subjected to detailed internal scrutiny.

- (iii). Based on the actual operations for the period from 10 March 2007 to 30 June 2007, the ABGKCTL has updated the traffic/income estimation. As rightly stated by ABGKCTL, the actual expenditure reported for first four months of operation is based on minimum equipment deployed for commencement of operations in early phase as per the LA. It may, therefore, not form a firm basis for assessment of reasonableness of estimates for the subsequent years.

More than half of the year 2007-08 will be over by the time this Order is implemented. In view of this position, and recognising that the tariff approved by this Authority has three years validity, ABGKCTL has in the revised cost statement furnished estimations for the year 2010-11 as well. The tariff proposal of ABGKCTL based on the revised cost statement furnished under cover of its letters dated 24 July 2007 and 30 August 2007 are considered in the analysis.

- (iv). (a). One of the most critical components in the tariff fixation exercise of ABGKCTL is the traffic projections.

The License Agreement entered between the ABGKCTL and the KPT stipulates the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) at 172000, 186000, 200000 and 221000 TEUS respectively for the first four years of operations.

In the initial proposal, the traffic was estimated at the level of 71667 TEUs for 2006-07 (for five months), 190726 TEUs in 2007-08, 205741 TEUs in 2008-09 and 221650 TEUs in 2009-10.

Subsequently, the ABGKCTL has scaled down the traffic estimation at the level of 147713 TEUs for the year 2007-08. For the subsequent years, 5% growth is estimated in the container traffic. The traffic for the years 2008-09 to 2010-11 is estimated at 155099 TEUs, 162854 TEUs and 170996 TEUs respectively.

The land lord port KPT has projected the container traffic of its port at 292333 TEUs, 338166 TEUs, 391166 TEUs and 452417 TEUs for the years 2007-08 to 2010-11 in the 11th five year plan. The KPT has pointed out that traffic estimation made by the ABGKCTL is low and does not even meet the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) prescribed in the LA. The ABGKCTL has contented that the estimation made by the land lord port is unrealistically high and not in conformity either to the present trend or the general expectations. It has submitted that the traffic estimation is justified recognising that the average growth in the container traffic at the Kandla Port which was around 15% till 2002-03 has reduced to 7% in 2003-04 after the commencement of operations of two private ports namely Mundra International Container Limited (MICT) and Gujarat Pipavav Port Limited (GPPL) and a negative growth of 17.5% reported in the container traffic of the KPT during the year 2005-06 over the traffic handled in the respective previous years.

The ABGKCTL has clarified that the traffic projections envisaged in the initial proposal has been scaled down due to the diversion of traffic from ABGKCTL to the nearby private terminals viz. Mundra International Container Limited (MICT). The actual traffic handled by the ABGKCTL in March 2007 at 18544 TEUs is reported to have dropped gradually over the past few months of operations to the level of 14464 TEUs in June 2007 and 11351 TEUs in July 2007.

The ABGKCTL seems to have focused only on the last two months of container traffic handled at the terminal for revised estimation of traffic. The drop in the traffic reported in the last few months could only be a temporary phase during initial take over of the operations. Actual traffic handled by ABGKCTL for almost last four and half months of operation from 10 March 2007 to July 2007 is reported to be 78612 TEUs. If this data is extrapolated for the full year, the traffic likely to be handled will be around 202000 TEUs as against 1,47,713 TEUs estimated by the ABGKCTL. Infact, the container traffic handled by Kandla Port for the year 2006-07 is reported at 1.77 lakh TEUs as per the statistics published by the Indian Ports Association. Nevertheless, recognising that ABGKCTL will be operating with minimum equipment prescribed in the LA for first six months of 2007-08 and also considering the diversion of traffic reported in the initial phase of operations, the traffic estimate for the year 2007-08 is considered at 1,72,000 TEUs which is the minimum level of traffic expected to be achieved as per the terms of the LA in the first year of operation.

The average growth rate assumed by the ABGKCTL at around 8% per annum for the years 2008-09 and 2009-10 in its initial proposal was scaled down to 5% per annum in the revised proposal.

As mentioned earlier, the KPT has observed that the traffic projected by the operator is on a lower side. The KPT has estimated around 15.7% growth in the container traffic of its port for the years 2008-09 to 2010-11. The Working Group Report for the 11th five year plan relating to Port

Sector has estimated the container traffic of major ports of India to grow at 16.9% Compound Annual Rate of Growth. Average growth estimated in the container traffic in the western belt i.e. Jawaharlal Nehru Port Trust is around 12%, 15.7% at Kandla Port Trust and 12.7% at the Mumbai Port Trust for the years 2008-09 and 2009-10. It is thus evident that the annual growth rate estimated by the ABGKCTL is far low in comparison to the general trend of growth in container trade of this country expected in the next few years.

Taking into consideration additional equipment and infrastructure proposed to be deployed by the operator and improvement in the productivity which is expected to be achieved therefrom, it may not be unreasonable to presume atleast 12% growth rate in the traffic of ABGKCTL for the subsequent years based on the lowest growth rate obtained from the above analysis. Accordingly, revised traffic estimation for the years 2008-09 to 2010-11 are considered in this analysis at 192640 TEUs, 215757 TEUs and 241648 TEUs respectively. It is relevant to mention here that the revised traffic projection considered in the analysis is based on a very conservative approach relying upon the MGT level for the initial year and will significantly be lower in comparison to the capacity proposed to be created during these years.

If any undue advantage is found to have accrued to the ABGKCTL due to variation of actual performance in traffic, such undue advantage accrued to ABGKCTL will be set off fully in the next review. The surplus, if any, accrued due to variation of traffic estimation will not be considered in terms of Clause 2.13 of the revised tariff guidelines but the entire amount would be considered for adjustment in the next tariff validity period.

- (b). The ABGKCTL has not included in its estimates traffic pertaining to transshipment containers, restow containers, ICD containers, over dimensional and hazardous containers separately though tariff is proposed for these categories of containers. The ABGKCTL has argued that the traffic of these categories of containers is not significant and it will not materially effect the financial position. Based on the actual container traffic handled in the last five months of operations, the container traffic of these containers is reported to be around 230 TEUs per month. The rates have been proposed for such containers so that rate is available in case such container is to be handled. Based on the presumption that the MGT for 2007-08 includes these categories of containers also, no further adjustment in the revised estimates of traffic explained in the preceding paragraph is made.
- (c). The ABGKCTL has adopted certain container mix comprising of 20' 40' container, laden/ empty container and reefer containers based on the existing composition at port. The same ratio is adopted on the modified traffic estimation for the years 2007-08 to 2010-11.
- (v). (a). The income has been estimated at the proposed level of tariff for the throughput projected for the years 2007-08 to 2010-11. The income estimation has been modified with reference to the revised traffic estimation considered in this analysis. The income estimation is based on the container mix assumed by ABGKCTL.
- (b). The ABGKCTL has estimated storage income based on average dwell time of three days (after allowing the proposed free period of 3 days for import and 7 days for export). Average dwell time for laden containers reported by the KPT for the past two years is on an average about 6 days for import and 2 days for export and varies in the range of 3 to 10 days for empties. Average dwell time of containers adopted by the ABGKCTL is

accepted and considered for estimating income from this tariff items with reference to revised traffic estimation.

Income from storage charge is estimated based on the dollar denominated tariff and applying an exchange rate of Rs.46.50. This calculation is updated with the exchange rate of Rs.40.98, which is the prevailing rate at the time of concluding this analysis.

(c). Income from supply of electricity to reefer containers has been estimated at the tariff level prescribed in the pre-revised Scale of Rates of the Kandla Port Trust at US\$5.5 and US\$8.25 for eight hours or part thereof for a 20'40' container respectively. The ABGKCTL has assumed that electricity to reefer containers will be supplied for two days. Income estimation from this tariff item, however, does not reckon the assumption made by ABGKCTL. The income estimation from supply of electricity to reefer container is modified to reflect the correct position.

(d). The modified operating income subject to above adjustment is considered for the purpose of this analysis. If it is found that the actual operating income varies from the estimates furnished now, the additional accrual will be adjusted fully against the tariff at the time of the next review.

(vi). (a). The operating direct labour cost and maintenance labour cost are estimated by the ABGKCTL with an increase in its staff strength during each phase of operations and applying annual escalation factor of 5% per annum over the estimated cost of the respective previous years.

The operating direct and maintenance labour cost is estimated for 79 number of employees in the year 2007-08. The deployment of labour / staff is estimated to increase gradually in the subsequent years in view of deployment of additional equipment as per the terms of the LA. The operating direct labour and maintenance labour is estimated to increase to the level of 157, 187 and 217 in the years 2008-09 to 2010-11 respectively.

The employee cost per TEU on the revised throughput estimates works out to Rs.130 per TEU for the year 2007-08 which increases to Rs. 156 per TEU and Rs. 187 per TEU for the years 2008-09 and 2009-10 respectively. As rightly stated by the ABGKCTL, increase in the per TEU employee cost for each years under consideration is due to the fact that the anticipated traffic growth is not commensurate with the equipment required to be provided as per the LA and, consequent additional manpower required to operate, maintain and manage them.

At other container terminals like Chennai Container Terminal Limited (CCTL), Nhava Sheva International Container Terminal Ltd. (NSICT), Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and PSA SICAL, employee cost per TEU is in the range of Rs. 125 to Rs.200 per TEU. The employee cost per TEU at the Gateway Terminal India Limited is around Rs. 250.

Based on the position obtaining at the other private operators, and recognising that increase proposed in the staff strength for the years 2008-09 to 2010-11 is a management decision which is necessitated by the induction of new equipment as per the requirements of the LA, the estimation of employee cost made by the ABGKCTL is accepted.

(b). Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the

Government of India. Escalation factor upto 5.4% needs to be considered for the expenditure projections in the tariff cases to be decided during the year 2007-08. Annual escalation considered by the ABGKCTL in estimation of the employee cost @ 5% over the estimates of previous year is within the prescribed limit.

- (c). As per the License Agreement (clause 4.12.10.), the Licensee has to offer employment to 45 employees of the Kandla Port Trust. The KPT has confirmed that none of its employees have opted to join the private terminal operator. The ABGKCTL has also confirmed that the estimation of employee cost does not factor any additional cost on this account.

(vii). The estimated equipment running cost consists of three cost elements viz. power, fuel and repairs and maintenance which are discussed hereunder:

- (a). Quantum of power consumption per TEU is estimated at 6.64 unit per TEU for all the four years under consideration.

The ABGKCTL has justified that estimation is based on power consumption per RMQC plus consumption for general lighting and reefer points. The consumption of power at other terminals like the Chennai Container Terminal Limited, PSA SICAL Terminals Limited and Gateway Terminal Limited is in the range of 7.7 to 8.30 units per TEU. Based on the position obtaining at the other private terminals, the per TEU power consumption estimated by the ABGKCTL seems to be reasonable and hence is accepted.

The ABGKCTL has adopted basic rate of power at 4.20 per KWH and estimated electricity duty @ 45% of the basic rate and service tax thereon to arrive at the unit cost of power at Rs. 6.82 for the year 2007-08. The KPT has confirmed that the basic rate charged by the State Electricity Board is Rs.4.50 per KWH. The unit cost of power as estimated by the ABGKCTL is accepted.

Escalation factor of 5% per annum applied by the ABGKCTL for the years 2008-09 to 2010-11 over the unit cost of the respective previous years is also found to be within the stated limit prescribed in the revised tariff guidelines.

The estimates of power cost are adjusted suitably with reference to the modified traffic estimates considered for the years 2007-08 to 2010-11.

- (b). The computation of fuel cost furnished by ABGKCTL is based on fuel consumption of 3 litres per TEU for the years 2007-08 to 2010-11. This is found to be reasonable in comparison to the fuel consumption at other private terminals like the Chennai Container Terminal Limited and PSA SICAL Terminals Limited at 3.4 litres to 3.8 litres per TEU. The fuel consumption per TEU as estimated by the ABGKCTL is accepted.

The unit rate of fuel considered for the year 2007-08 is Rs. 40.00 per litre. Considering the current market rate, the unit rate assumed for estimation is found to be reasonable.

The unit rate of fuel is escalated by 10% per annum for the subsequent years 2008-09 to 2010-11. In this regard, it is relevant to mention that this Authority is guided by the revised tariff guidelines which require the expenditure to be estimated based on the current WPI (for all commodities) reported at 5.4% and adjusted for traffic growth. With reference to the argument of the ABGKCTL that escalation in the fuel price should be treated separately, it has to be recognised that WPI for all

commodities is a weighted average index which captures the price movement in different identified groups which also includes fuel. It is not that all groups in the basket of WPI had suffered the same quantum of escalation. It is, therefore, not found necessary to allow escalation in the fuel cost beyond the current permissible annual escalation rate of 5.4% per annum for each of the years under consideration besides adjustment for the estimated increase in volumes.

- (c). (i). The last item of cost considered by ABGKCTL under this head is repairs and maintenance charges. The repairs and maintenance cost is estimated at 3% on electrical and mechanical equipment and 1% on the civil works.

The ABGKCTL was requested to justify the estimate recognising the fact that the equipment will be covered under the warranty during the initial period. In this regard the ABGKCTL has clarified that repairs and maintenance expenses is lower in the initial years when equipment is covered by warranty but, in the later years as the equipment becomes old, the costs will be higher. Hence, a uniform percentage has been adopted for projecting repairs and maintenance cost based on the average annual cost over the entire life of the assets. The ABGKCTL has not furnished any analysis of the average annual cost for adopting the said percentages to estimate the repairs and maintenance cost.

The repairs and maintenance cost allowed for other private operators like Nhava Sheva International Container Terminal Limited is 1.15% on the opening block of assets. In case of Chennai Container Terminal Limited (CCTL), Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) and India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL), repairs and maintenance cost allowed was at 2% on equipment cost. In the recent tariff fixation at GTIPL also, the repairs and maintenance cost was found comparable to the level allowed at these private terminals. In line with the position obtaining at other private terminals, the repairs cost for equipment is estimated at 2% of the gross block of equipment.

The opening gross block of equipment cost for the year 2007-08 and additions proposed to the gross block of the assets in the years 2008-09 to 2010-11 has been modified as explained in the subsequent analysis. The repairs and maintenance cost has been suitably adjusted for the modifications done in the estimation of gross block of assets.

- (ii). The percentage adopted for estimating repairs and maintenance cost on civil works is found to be comparable to the other private terminals and hence is accepted. The repairs and maintenance cost estimated by ABGKCTL on civil works, however, includes preliminary expenses. The estimate of this cost element is revised based on modified gross block of civil works excluding the preliminary expenses.
- (iii). Annual escalation of 5% estimated in the repair cost for the years 2008-09 to 2010-11 over the estimates of the respective previous years is allowed.

- (viii). The (then) Ministry of Shipping has issued a policy guideline on 29 July 2003 requiring the revenue share/ royalty payment shall not be factored into as cost for tariff fixation/ revision by the TAMP. The revised guidelines for tariff fixation also reflect this policy.

In the instant case, the L.A. was signed by the ABGKCTL with the KPT on 23 June 2006. As per the revised tariff guidelines, the revenue share payable by ABGKCTL to KPT cannot be admitted as cost. The argument of ABGKCTL that the Bid Document and the L.A did not specifically mention about its non-inclusion as item of cost is misplaced. As per the LA, the licensee has confirmed that it will not claim any changes / amendment or waiver in the Agreement on account of non-admissibility and or non-adjustment of royalty as an item of cost in fixation of rates by TAMP.

The ABGKCTL in its initial tariff proposal had not included revenue share as an item of cost in line with the revised tariff guidelines. However, in the revised cost statement, the shortfall in revenue likely to accrue with reference to non-achievement of the MGT has been included as an item of cost by stating that it is akin to license fee and hence must be admitted as cost. The reasons adduced by ABGKCTL for admitting this element of cost are not acceptable. Users cannot be made responsible for the operator not achieving the MGT level, which incidentally, is his commercial decision.

Notwithstanding the above position, as already mentioned earlier and also brought to the notice of the ABGKCTL, revenue share cannot be admitted as an item of cost in their case as per the revised tariff guidelines since the LA was signed subsequent to 29 July 2003. Even the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways vide a separate communication has advised this Authority to strictly adhere to the revised tariff guidelines for treatment of royalty in case of ABGKCTL while fixing the tariff.

- (ix). (a). The ABGKCTL has to pay license fee to the KPT at the rates prescribed in the LA for the yard / area allotted/ to be allotted by the licensor. The license fee for the year 2007-08 is estimated at Rs. 377 lakhs per annum as per the terms of the LA and hence is accepted as furnished.

For the years 2008-09 to 2010-11, license fee for the yard allotted is estimated at Rs. 704 lakhs, Rs. 729 lakhs and Rs. 756 lakhs respectively. The LA, prescribes schedule of license fee payable by the licensee to the licensor from the third hand over date of additional 18 hectares of land behind Berth No 12. (i.e. from 23 June 2008). The license fee is prescribed for the period of twelve months which increases gradually over the entire project period.

The license fee for the year 2008-09 estimated by the ABGKCTL at Rs. 704 lakhs is for the entire year though as per the terms of the LA, this will accrue from June 2008 onwards. Despite specific request made in this regard, the land lord port has not indicated the correct position. The estimation of license fee for the years 2008-09 is considered proportionately at the rates prescribed in the LA for the relevant period. In view of this, the license fee for the subsequent years 2009-10 and 2010-11 are also modified to that extent as per the rates prescribed in the LA.

- (b). Additional stack yard area of 5 hectare was also made available to ABGKCTL by KPT in February 2007 at the request made by the licensee which is in line with the provisions of LA. The lease rent for this plot is estimated at Rs. 126 lakhs for the year 2007-08 based on rate for pacca land proposed by KPT at Rs. 20.74 per sq. mtr. per month in its general revision proposal. It has also estimated 5 % escalation in the rate while estimating license fee for the subsequent year 2008-09.

The license fee for pacca land prescribed by this Authority in the Scale of Rates of the KPT is Rs. 18 per sq. mtr. per month. Accordingly, the license fee for additional stack yard area of land is modified with reference

to the rate prescribed in the Scale of Rates of the KPT. No escalation is considered on the unit rate in line with the prescription in the Scale of Rates of the KPT.

- (c). Subject to the above modification, the revised lease rental considered in the cost statement is Rs. 485 lakhs, Rs. 758 lakhs Rs. 725 and Rs. 752 lakhs for the years 2007-08 to 2010-11 respectively.

- (x). The insurance cost is estimated at Rs. 150 lakhs, Rs. 212 lakhs, Rs. 233 lakhs and Rs. 233 lakhs for the years 2007-08 to 2010-11 respectively. The insurance cost is estimated on the gross block of assets @ 1% on mechanical and electrical equipment and 0.06% on civil works and others. This works out to around 0.84% of the net block of fixed assets for the year 2007-08. The documentary evidence furnished by the ABGKCTL is with reference to the premium paid in 2006-07 and does not substantiate the estimate made for the year 2007-08.

Insurance cost is generally estimated at historical value in case of other private operators except a few private terminals like the India Gateway Terminal Limited and the Visakha Container Terminal Limited where insurance cost is estimated on replacement value of assets in view of provision in the LA.

Clause 9.1.6. of the LA require the ABGKCTL to take insurance cover against loss, damage or destruction of container terminal, including licensed premises and assets at the replacement value. Neither the proposal nor the documentary support furnished by the ABGKCTL makes any reference about replacement cost of assets for estimation of insurance cost.

For the purpose of this analysis, insurance cost is estimated @ 0.84% on the total written down value of the assets. While doing so, modified estimates of net fixed assets are considered.

- (xi). An expense of Rs. 20 lakhs per annum is estimated towards minor works representing various small items of capital asset improvements which are not added to the capital block. Since the estimate of this expense is not significant, it is considered in the analysis as furnished by the ABGKCTL.
- (xii). The estimation of management and administration overheads cover salary expenses payable to the management employees of ABGKCTL and other expenses like general administration expense, training, maintenance of vehicles as discussed hereunder:

- (a). The salaries of management and administration staff is estimated at Rs. 64 lakhs for the year 2007-08. This estimates seems to on the lower side as against an actual expenditure of Rs.20.19 lakhs reported in the first four months of operations. Salaries of majority of management staff are estimated for half of the year pertaining to 2007-08 as most of the key personnel are to be deployed during second phase of the operations expected to commence from October 2007. The estimate of salaries of management staff furnished for the year 2007-08 is accepted as furnished by ABGKCTL.

For the subsequent years, annual escalation @ 5% is considered in the cost estimates of previous years for all the years under consideration. The estimates of salaries pertaining to management and administration staff is accepted as furnished by the ABGKCTL.

- (b). The management and administration overheads is estimated at Rs. 234 lakhs in the year 2007-08 which is estimated to increase by 33.7% in the year 2008-09. A sizeable portion of general overheads is towards general administration expense, Customs O/T expense, fee to Independent

Engineer, hire of cars and buses, etc. It has not furnished any documentary evidence to substantiate this expense based on the last six months of operations. The actual expenditure of Rs. 22.97 lakhs reported till 30 June 2007 do not justify the estimated expenses for the year 2007-08. To our query to furnish detailed break up of Rs. 75 lakhs and Rs. 100 lakhs estimated as the administration and general expenses under this head for the years 2007-08 and 2008-09 respectively, it has clarified that the estimates are made on adhoc basis. When advised to substantiate the estimated fees of Rs. 30 lakhs payable to independent engineer in each of the phase I, II and III with documentary support, it has made a general remark that the landlord port has appointed the auditor firm but has not informed the fee payable to the auditors. General overheads also include overheads pertaining to marketing office in Mumbai. Some of the user associations have also mentioned about unspecified cost items included in its proposal.

A quick view of this cost estimate at other private terminals like Chennai Container Terminal Limited, PSA SICAL Terminals Limited, etc., reveals that the total management and general including salaries to management staff forms around 15% to 16% of the total expense excluding depreciation and at the India Gateway Terminal Limited it is around 20% of the total operating cost. At ABGKCTL, the estimate of total management and general overheads constitutes 22.4% of the total operating cost for the year 2007-08.

Based on the position obtaining at other private terminals, and also recognising that the estimate of most of the expenses under this head are on adhoc basis without any rationale furnished by the ABGKCTL, the management and general overheads estimated by the operator are moderated by 15% and allowed at 85% of the level estimated by the ABGKCTL for all the years under consideration so as to keep estimated management and general overheads at 18% to 20% of the total cost.

- (xiii). Clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines stipulates that depreciation will be allowed in the case of private terminals on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on life norms prescribed in the concession agreement whichever is higher. The ABGKCTL has confirmed that the depreciation rates adopted in the tariff proposal are as per the provisions prescribed in the Companies Act.

Depreciation on addition proposed to the gross block of equipment and civil works for the years 2007-08 to 2009-10 are estimated for six months period by the ABGKCTL since the assets are likely to be commissioned and available for use for six months period during the relevant financial year. The same approach has been followed while modifying the estimate of depreciation with reference to modified estimate of capital cost.

The depreciation is computed only in respect of the assets which are fully completed and commissioned during the relevant financial year.

- (xiv). As per the provisions of the License Agreement, the ABGKCTL is required to transfer the container terminal to the KPT at one Rupee on expiry of the Project period. In view of this, the terminal value receivable by the ABGKCTL on expiry of the project period is taken as nil.

- (xv). In the initial proposal, ABGKCTL had estimated Rs. 18.22 crores, Rs. 24.81 crores and Rs. 29.11 crores as Technical Service fee for the years 2007-08 to 2009-10 with reference to management contract fee payable to Voltri Terminal Europa SPA based on the relevant contract signed by the ABG Heavy Industries Limited. Subsequently, ABGKCTL has decided to delete this item from the financial

statements in view of sensitiveness of disclosing the fee payable to management contractor.

- (xvi). The License Agreement stipulates stage-wise equipment deployment plan from the date of signing the License Agreement.

The phase wise investment plan reported by the ABGKCTL and KPT as per the LA is tabulated below:

Particulars	Commencement of operations as per LA terms	Equipment deployment
Phase-I (Early COD)	17.02.2007 (Actual operations commenced from 10 March 2007)	2 cranes capable of handling ship to/from shore movement and required number of equipment such as RTGs, reachstacker and tractor trailers.
Phase-II (COD-11)	20.10.2007	CH1 & CH3 Equipment i.e. 2 RMQCs and 2 RTGCs and required number of tractor trailers.
Phase-III (COD-12)	20.06.2009	CH4 Equipment – Additional 2 RMQCs & 2 RTGCs and required number of tractor trailers

The LA stipulates that the licensor shall handover 22 hectares of land alongwith handover of berth No. 11. Another 18 hectares of land is to be handed over to ABGKCTL in June 2008. The licensee is required to develop the earmarked area into container stackyard.

The total project cost estimated at around Rs.330 crores including preliminary expenses in the initial proposal was reduced to Rs. 325.63 crores in the revised cost statement filed on 24 July 2007.

Some of the users have pointed out that as per the original tender condition, the land lord port KPT would make part investment on the project cost of the ABGKCTL. The proposal of the ABGKCTL does reckon with any such investment made by the land lord port for tariff fixation process. Hence the points made by the users in regard to the investment of KPT are not fully relevant.

The estimated capital cost furnished in Annex-2 (Capital cost sheet) varies from the total capital cost indicated in Form 4A pertaining to capital employed computation. The capital expenditure indicated in Form 4A is taken as the base since these estimates are reflected in the consolidated cost statement. The detailed breakup of capital cost estimates furnished by ABGKCTL is phase-wise and not with reference to relevant financial year. The year-wise capital expenditure is derived synchronizing it with the phase-wise details furnished by the ABGKCTL.

The ABGKCTL has furnished documentary evidence with reference to the cost of most of the equipment deployed / proposed to be deployed in phase-I and phase-II. The capital cost estimates furnished by the ABGKCTL are updated with reference to the documentary support wherever variations are observed. The modifications done in the capital cost estimates furnished by the ABGKCTL and the reasons therefor are explained below:

- (a). Despite a specific advice, the ABGKCTL has not forwarded a copy of the project cost certified / determined by the Independent Auditors to be appointed as per the terms of the LA. It has clarified that the capital cost of the project can be determined by the Auditors only at the end of six months and has therefore, requested to process the proposal on the basis of the estimated project costs. The KPT on the other hand has informed that the ABGKCTL has not furnished the requisite data to the Independent Auditors to conclude their comments.

On our request for its assessment of reasonableness of the capital cost estimated by the ABGKCTL, the KPT has pointed out that the estimate made by the operator is on the higher side. The KPT has assessed the capital cost of equipment deployed by ABGKCTL at Rs. 102 crores and Rs. 75 crores is estimated to be incurred after taking over the berth No. 12. The capital cost for RMQC indicated by the KPT is found to be significantly lower than the actual cost of equipment, as evident from the documents furnished by the ABGKCTL. Further, upfront payment, preliminary expense, cost of other civil works, IT, etc., are not taken into account by the KPT. For the purpose of this analysis, the documentary support wherever furnished by the ABGKCTL are relied upon and reckoned with.

- (b). ABGKCTL reportedly commenced operations under early COD phase from 10 March 2007 with deployment of 2 mobile harbour cranes 4 reach stackers and required prime movers as per the terms of the LA. The unit price of mobile crane and reach stacker at Euro 31.50 lakhs and Euro 4.2 lakhs—considered by the ABGKCTL for estimating the capital cost do not match with the unit price reflected in the relevant invoice copy furnished by the operator (i.e. Euro 30.00 lakhs for mobile harbour crane and Euro 3.05 lakhs for reach stacker). Documentary evidence furnished pertains to 4 reach stackers. Even the KPT has confirmed this position. That being so, the estimate of capital expenditure in respect of mobile harbour crane and reach stackers are revised with reference to the documentary support furnished by the ABGKCTL for the year 2006-07.

The LA does not specifically mention whether the mobile cranes brought under the initial phase would continue to be pressed into service even after the arrival of full complement of shore equipment at the later phases. The KPT has not made any comment in this regard but ABGKCTL has drawn up its estimates which gives an impression that these equipment would continue to be in the operation at the Terminal.

The estimate of capital cost towards tractor trailer matches with the documentary evidence furnished and hence is accepted. Documentary support in respect of miscellaneous items such as spreader spares, spreader bars, reefer plugs, weigh bridge are not furnished since the unit cost is not significant. The estimate for these items as furnished by the ABGKCTL is relied upon.

- (c). ABGKCTL has confirmed that cost of assets completed / commissioned or likely to be commissioned are considered in computation of capital employed for the relevant years. It is, however, found that part payments made in the initial years for procurement of RMQC, RTGs etc., are also capitalised in the estimates furnished. For the purpose of this analysis, capital cost of only those assets which are commissioned or likely to be commissioned as per the terms of the LA are considered for computation of capital employed.

- (d). The LA requires the licensee to deploy 2 Rail Mounted Quay Cranes and 2 Rubber Tyred Gantry Cranes and required number of tractor trailers in Phase II i.e. by October 2007.

Relying on the documentary support furnished by the ABGKCTL and also recognising that the proposed investment is in line with the terms of the LA, the capital cost estimated for 2 RMQCs and 2 RTGs and tractor trailers are considered in the year 2007-08.

Additional Employee cost, Depreciation, repairs and maintenance cost and insurance premium are estimated for half of the year 2007-08

assuming that they will be commissioned in October 2007 as per the terms of LA.

- (e). The third phase of operations is to commence with deployment of additional 2 RMQC and 2 RTGs and required number of tractor trailers. The ABGKCTL has estimated capital cost pertaining for these equipments in the year 2008-09 whereas the third phase of operations is to be commence by June 2009 as per the terms of the LA. The capital cost with reference to these equipment are, therefore, shifted to the year 2009-10.
- (f). In addition to 2 RTGs proposed to be deployed in each of the phase II and III as per the LA, the ABGKCTL proposes to deploy 4 additional RTGs during each of the these phase. It has justified that in order to provide better terminal services at par with nearby private-ports and to fulfill the ratio of 1:3 between RMQC & RTGCs, it is necessary to bring in more number of RTGCs for the terminal operations. It has not furnished any documentary support to substantiate this estimate. Since the proposed investment is not found to be as per the equipment deployment plan envisaged in the LA and in the absence of any documentary support furnished by the ABGKCTL, the capital cost estimated towards 4 additional RTGs are not considered in this analysis. Incidentally, even the KPT has not indicated any additional RTGs required to be deployed beyond the scope of the LA.
- (g). The ABGKCTL has estimated capital cost of Rs. 10 crores each for development of earmarked 22 hectares of land and 18 hectares of land into Container Stack Yard. Of the total estimated capital cost for development of 22 hectares of land, Rs. 5.6 crores is capitalised in the year 2006-07 and balance in 2007-08. The ABGKCTL has not furnished any documentary evidence of any expense incurred under this head nor has indicated any action plan initiated by it in this regard. Most of the users have also reported out that no yard development work has been initiated by the operator.

It has to be recognised that the LA requires the licensee to develop the earmarked 22 hectares of land into container stackyard but does not stipulate any specific time limit for such development unlike time limit stipulated for deployment of equipment. Recognising that concrete steps initiated for development of 22 hectares of land is not reported by the operator, there is no reason for presuming the work would be completed within the remaining five months of 2007-08. Therefore, the capital cost with reference to this item is shifted to the year i.e. 2008-09 assuming that the earmarked area will be fully developed before third phase of operations is commenced in June 2009.

In the absence of any documentary support furnished, it is difficult to assess the reasonableness of capital cost estimated by the ABGKCTL. However, recognising that development of the earmarked area into Container Stack Yard is the requirement of the LA, it may, be necessary to reckon with this capital cost. Since no documentary evidence is furnished by the ABGKCTL, an adhoc reduction of 10% is done in the estimates furnished by the ABGKCTL. Accordingly, Rs. 9 crores is considered as capital cost in the year 2008-09 towards development of 22 hectares of land into CY.

On the same analogy, capital cost towards development of 18 hectares of land into CY is shifted to year 2009-10 at Rs. 9 crores recognising that the investment for the proposed civil work flows from the provisions in LA.

- (h). ABGKCTL has estimated Rs. 200 lakhs towards development of office plus workshop which is spread over in 2006-07 and 2007-08 at Rs. 110 lakhs and Rs. 90 lakhs respectively. It has not furnished any documentary support of any work initiated for construction of office and workshop till September 2007. The estimate for this item is shifted to 2008-09. In the absence of any documentary support furnished by the operator to assess reasonableness of the estimate, 90% of the estimates furnished by the ABGKCTL is reckoned with for the purpose of this analysis.
- (i). Actual capex of Rs. 12.96 lakhs is reported for leveling of 5 hectares of additional area taken on lease and it is supported by documentary evidence. The actual capex is recognised in the cost statement.
- (j). Capital cost of Rs. 7 crores is estimated towards marketing office in Mumbai in the year 2006-07. Despite a specific advice to substantiate this estimate while approving the interim tariff, it has not furnished any concrete documentary support. Property rates Mumbai has been furnished to justify the estimated cost. The users have made strong objection on the capital cost estimated by the ABGKCTL under this head. In the absence of any concrete documentary support furnished by the ABGKCTL to validate the estimated cost and also recognising that the proposed investment is not envisaged in the LA, the capital cost estimated for marketing office in Mumbai is not considered in this analysis.
- (k). The LA requires development of rail network by the ABGKCTL. Submissions made by the KPT also confirm this position. The ABGKCTL has estimated Rs. 155 lakhs in 2007-08 and Rs. 95 lakhs in 2008-09. As per the LA terms, the licensee has to make a request to the licensor to obtain this additional area. It has not mentioned about such a request made to the port. The KPT has assessed this investment after takeover of Berth No. 12. Recognising that the ABGKCTL has to commence the third phase of operations by June 2009, the capital cost estimated by the ABGKCTL is considered in the year 2009-10 after 10% moderation in line with the approach followed for other items when no documentary evidence is made available to assess the reasonableness of the estimates.
- (l). As per Clause 2.9.11. of the revised tariff guidelines, in case of private operator, if the investment is made in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. That being so, even though the traffic projections for the period under consideration do not commensurate with the capacity proposed to be created, investments proposed to be made in accordance with the obligations under License Agreement are considered in the tariff fixation process.
- (m). (i). The ABGKCTL has considered the preliminary expenses as part of gross block of civil works. The preliminary expenses must be excluded from the gross block and shown separately. It is to be written off over the entire project period in line with the treatment given at other private terminals. ABGKCTL has not excluded of preliminary expense from the gross block of assets on the grounds that un-amortised preliminary expense is entitled for claiming return. Total preliminary expense estimated by the ABGKCTL over three phase is Rs.65.88 crores of which Rs. 10 crores is towards upfront fee as per the terms of the LA. Another two major items included in the preliminary expense are interest during the construction period and insurance during the construction period which are discussed in below.

(ii). Insurance during the construction period is estimated @ 1% per annum on the cumulative equipment cost deployed at the end of each financial year under the head preliminary expense. Apart from this, insurance cost is also estimated as a revenue expense. This amounts to duplication of part of the same cost element. Documentary support furnished for the year 2006-07 reveal that insurance premium is paid for testing of equipment for period of two months @ 1.08% per annum. Insurance during construction period should ideally not include insurance cost pertaining to the equipment which are already commissioned. Insurance cost during the construction period estimated by the ABGKCTL for the years 2007-08 to 2009-10 (upto June 2009) is, therefore, modified applying the rate of premium obtained from documentary support furnished by the ABGKCTL for the year 2006-07 on modified equipment cost.

(iii). Interest during construction period (IDC) estimated at Rs. 38 crores is also computed on cumulative cost of project till July 2009. As a result, IDC is claimed on the capitalised assets apart from claiming return on such investment. On being pointed out, the ABGKCTL has admitted that there is double counting and has reduced this estimate by Rs. 18.37 crores. It has, not furnished any detailed computation in this regard.

IDC is modified with reference to revised capital cost and the time frame for commissioning of assets as reported by ABGKCTL. The rate of interest @ 11% as estimated by ABGKCTL is maintained unaltered. Accordingly, modified IDC works out to Rs. 7.93 crores, which is considered in this analysis.

(iv). ABGKCTL has not furnished any documentary support with reference to lenders syndication fee, lenders upfront fee, EPGC concession guarantee, etc. estimated at around Rs. 11 crores under preliminary expense. It has made a general statement that these operating cost are expected to be incurred before commissioning of the project. It is relevant to mention that such items of expenses have not been not considered by other private terminals while fixing their tariff.

In view of this, and also recognising that estimates are not substantiated by any documentary evidence, these estimates are excluded from the head preliminary expenses.

(v). The modified preliminary expense is Rs. 19.27 crores. As mentioned earlier, preliminary expense is excluded from the gross block of civil works. The estimation of repairs and maintenance, depreciation, and insurance cost on civil works are modified to that extent.

The preliminary expense is spread over the remaining period of the project in line with the general approach adopted by this Authority in case of other private terminals. The un-amortised portion of preliminary expense continues to form part of capital employed on which return is allowed.

- (n). The investment plan proposed by the ABGKCTL for the years 2006-07 to 2010-11 and the modified investment considered subject to the above analysis is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Nos	Furnished by ABGKCTL					Modified by us				
			2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	Total	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	Total
1.	Equipment Cost											
(i).	Mobile Harbour Cranes	2	3903	0	0	0	3903	3717	0	0	0	3717
(ii).	Rail Mounted Quay Cranes	2 each in phase II & III	635	6347.25	5077.80	634.73	12694	00	6347.25	0	6347.25	12694
(iii).	Rubber Tyred Gantry Cranes New	2 each in phase II & III	97.65	976.50	878.85	0	1953	0	976.50	0	976.50	1953.00
(iv).	Rubber Tyred Gantry Cranes Used	4 each in phase II & III	97.65	878.85	0	976.50	1953	0	0	0	0	0
(v).	Reachstackers	4 in phase I	820.26	0	0	0	820.26	595.67	0	0	0	595.67
(vi).	Spreader Spare/ bars, reefer plugs, weigh bridge etc		124.12	22	0	0	146.12	124.12	22	0	0	146.12
(vii).	Tractor Trailer	12n nos in each phase	315	315	0	315	945	315	315	0	315	945
	Total Equipment Cost		5992	8540	5957	1926	22415	4752	7561	0	7639	20051
2.	IT, office and Electrical Installations		27	194	85	70	376	27	194	85	70	376
3.	Civil Works											
(i).	Gate and drainage		29	1	2	3	35	29	1	2	3	35
(ii).	Office + Workshop		110	90	0	0	200	0	0	180	0	180
(iii).	CY Leveling 5 Hec		0	0	0	0	0	13	0	0	0	13
(iv).	CY Leveling +compaction 22 hec & 18 hec	Phase II, phase III	560	448	760	240	2000	0	0	908	900	1800
(v).	Marketing Office at Mumbai		700	0	0	0	700	0	0	0	0	0
(vi).	Railways		0	155	95	0	250	0	0	0	225	225
(vii).	Consultancy - civil		Considered under preliminary expenses					47.78	47.78	47.78	15.93	159.27
	Total Civil works (excluding preliminary exp)		1399	666	857	243	3185	90	48	1130	1144	2412
4.	Gross Block of Assets		7418	9420	6899	2239	25976	4869	7903	1216	8853	22840
5.	Preliminary Exp											
(i).	Upfront Fee		1000	0	0	0	1000	1000	0	0	0	1000
(ii).	Other Preliminary Exp		1203	1590	1593	1200	5587	304	154	261	208	927
(iii).	Total Preliminary exp & upfront fee		2203	1590	1593	1200	6587	1304	154	261	208	1927
6.	Total project cost		9621	11010	8492	3439	32563	6173	8958	1475	9061	24767

- (xvii). (a). It is seen from the workings furnished by ABGKCTL that the estimation of some of the elements of working capital is not in accordance with the revised tariff guidelines.

The limit on inventory of capital spares prescribed in the tariff guidelines is one year's average consumption. The ABGKCTL being a new terminal, the quantum of one year's average consumption may not be available. The ABGKCTL has estimated the value of capital spares at three percent of the depreciated value of the Plant and Machinery and IT installation,

etc. Accordingly, estimates of capital spares are moderated applying the stated percentage on the modified closing balance of the relevant assets.

The revised tariff guidelines stipulate that the limit for other items of inventory will be 6 months average consumption of stores excluding fuel. The ABGKCTL has adopted the approach of calculating the value of other items of inventory at 0.25% on the depreciated value of the Plant and Machinery and IT Installation, etc. The estimates of capital spares are moderated applying the stated percentage on the moderated closing balance of the relevant assets.

Being a new terminal, the approach adopted by ABGKCTL is relied upon. The determination of allowable inventory in respect of capital spares and other inventory should be done strictly in accordance with the prescription made in the revised tariff guidelines in the next review of tariff of ABGKCTL.

The allowable cash balance for the years 2006, 2007 and 2008 is moderated as per the revised tariff guidelines.

(xviii). The capital employed subject to the modifications explained in the foregoing paragraphs works out about to Rs.135.19 crores, Rs.136.01 crores, Rs.206.18 crores and Rs.183.02 crores for the years 2007-08 to 2010-11 respectively.

(xix). (a). The capacity of the terminal in the initial proposal was assessed at 225000 TEUs, 300000 TEUs and 450000 TEUs per annum for the years 2007-08 to 2009-10 respectively. Subsequently, the capacity of the terminal for the year 2008-09 is scaled down maintaining it at the level assessed for the year 2007-08. Despite a specific request, the ABGKCTL has not furnished detailed computation of capacity with reference to the designed parameters of the facilities created or to be created in the relevant years and taking into consideration the expected berth productivity, gross crane productivity, stack productivity etc.

The capacity of quay crane has been considered as the limiting capacity for assessment of the terminal's capacity.

The yard area may not be a limiting factor in the case of the ABGKCTL as the area earmarked for development of stack yard as per the terms of the LA appears to be far in excess of the traffic envisaged to be handled. However, recognising that the investment for development of 22 hectares and 18 hectares of land into container stackyard is in line with the obligations in the LA, it has been reckoned with in this analysis.

Average capacity of each quay crane is considered at 75,000 TEUs per annum for assessment of the capacity. This seems to be on lower side in comparison to capacity of more than 1 lakh TEUs per annum per quay crane assessed by other private terminals like the Gateway Terminal India Limited, Chennai Container Terminal Limited, etc.

The KPT has conveyed the capacity of the ABG Container Terminal at 290000 TEUs, 330000 TEUs, 390000 TEUs and 450000 TEUs per annum for the years 2007-08 to 2010-11 respectively. For the purpose of this analysis, the capacity of the terminal assessed by the land lord port is relied upon.

(b). Taking into account the modified traffic estimates and the capacity of the terminal at the level assessed by the KPT, the capacity utilisation of the terminal for the years 2007-08 to 2010-11 are at the level of 59.31%, 58.38%, 55.32% and 53.70% respectively. It can thus be seen that for all

the years 2007-08 to 2010-11, 50% to 60% of the assessed capacity is only expected to be utilised. The revised tariff guidelines prescribes minimum capacity utilisation of 60% for claiming full ROCE. Clause 2.9.11. of the revised tariff guidelines stipulates that if the investment made by the private operator is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. In case of the ABGKCTL, only such investment which are in accordance of the LA is considered in this analysis. Hence, it is entitled for full ROCE @ 16% on the modified the capital employed as per the revised tariff guidelines even if utilisation of the capacity is below 60%.

- (xx). Subject to the discussion, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as Annex-I. The result disclosed by this statement is summarised as shown in the table given hereunder:

Surplus (+)/ Deficit (-) 2007-08		Surplus (+)/ Deficit (-) 2008-09		Surplus (+)/ Deficit (-) 2009-10		Surplus (+)/ Deficit (-) 2010-11		Rs. in lakhs
(Rs. in lakhs)	As % of operating income at the proposed tariff level	(Rs. in lakhs)	As % of operating income at the proposed tariff level	(Rs. in lakhs)	As % of operating income at the proposed tariff level	(Rs. in lakhs)	As % of operating income at the proposed tariff level	Average Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income at the proposed tariff level
1790	30.92%	1304	19.76%	194	2.63%	456	5.5%	11.16%

The above statement shows the result for the full year of 2007-08 at the proposed tariff level. But, the ABGKCTL operated the terminal at interim tariff approved by this Authority which was 35% less than the proposed tariff level. The position pertaining to the period after October 2007 is only be relevant since revised tariff will have prospective effect. That being so, for arriving at the average surplus position, the revenue surplus for the year 2007-08 is considered for five months on prorata basis. Accordingly, the modified cost statement as per the above table shows an average surplus of around 11.16% for the years 2007-08 (five months period) to 2010-11 over the operating income estimated at the proposed tariff level.

In view of the surplus position depicted by the cost statement at the proposed tariff level, there is a case for reduction in the tariff level proposed by the ABGKCTL to the extent of say 11%. Accordingly, all the tariff items proposed by the ABGKCTL is reduced by 11%.

Some of the users have requested to maintain the tariff at the interim level. It is admitted that the final tariff fixed based on the estimates of the three years is higher than the interim tariff approved by this Authority in January 2007. That is because, while fixing the interim tariff, the investment level and cost position for the period of six months was considered since the ABGKCTL had not firmed up the estimates. The final tariff fixed in this exercise is based on the cost position obtained for the period 2007-08 (from November) till 2010-11 and taking into consideration the investment envisaged in the LA during this period. It may therefore not be appropriate to draw comparison of the interim tariff with the final tariff.

Subject to the decision to reduce the proposed tariff by 11%, the individual tariff items proposed by the ABGKCTL and the proposed conditionalities are discussed in the subsequent analysis.

- (xxi). Based on our suggestion, the definition of the term 'Container' has been modified in line with the prescription at other private terminals. The other terms defined under 'Definitions' in the draft proposed Scale of Rates are found to be in accordance with the definition prescribed by this Authority in case of other private terminals.

(xxii). The proposed note no. (iii) (b). under general terms and conditions stipulates that the rate of penal interest on delayed payment by users or delayed refunds by the ABGKCTL shall be levied at 1.5% above the Prime Lending Rate (PLR) of SBI. The proposed note is modified to reflect the applicable penal rate of interest at 2% above the prevailing PLR of SBI as per clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines. Accordingly, penal rate of interest 14.75% is prescribed in its Scale of Rates.

(xxiii). A premium of 25% is proposed on hazardous cargo containers over the applicable handling charges. This is in line with the revised tariff guidelines and hence is accepted.

It has also proposed 25% premium on over dimensional containers over the applicable handling charges. It is relevant to mention that this Authority has prescribed the premium at the stated level on handling charges of Over Dimensional Container in case of Chennai Container Terminal Limited, India Gateway Terminal Private Limited, PSA SICAL Terminal Limited, etc. Based on the position obtained at these terminals, the proposed conditionality to levy premium of 25% in case of Over Dimensional Containers over the applicable handling charges is accepted.

(xxiv). The revised tariff guidelines stipulates that the users will not be required to pay charges for delays beyond the reasonable level attributable to the port. The ABGKCTL has on our advice introduced a suitable note in this regard.

Since the berth hire charges for vessel handled by the ABGKCTL will be collected by the KPT as per the terms of the LA, the ABGKCTL has at our request incorporated a suitable conditionality in its Scale of Rates to state that in case a vessel idles due to non-availability or breakdown of shore based facilities of ABGKCTL or any other reasons attributable to ABGKCTL, rebate equivalent to berth hire charges payable to KPT accrued during the period of idling of vessels shall be allowed.

(xxv). The proposed note no. (ix) under general terms and conditions relating to levying of applicable taxes is not incorporated in the Scale of Rates since it is not a tariff item. The proposed note is, therefore, deleted from the revised Scale of Rates.

(xxvi). The tariff proposal of ABGKCTL is not based on activity-wise costing. The ABGKCTL has pleaded its inability to furnish activity-wise cost details. This case is, therefore, processed further without insisting for activity-wise costing. The ABGKCTL is advised to gear up its internal system so that it can draw its proposal supported by cost details of individual activity at the time of next review of its tariff.

(xxvii). The composite box rate proposed in the initial proposal did not include tariff for on-board stevedoring including lashing / unlashings and stowage planning. The LA requires the licensee to perform, undertake and provide comprehensive services in connection with the container terminal authorised to be undertaken by the port under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963. The stevedoring activity is one of the services identified under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963 and therefore, the rate is to be approved by this Authority.

The KPT has also confirmed that it is the ultimate responsibility of the ABGKCTL to offer the stevedoring services and has granted the Stevedoring License to the ABGKCTL. In view of the submissions made by the KPT and provisions in the LA, this Authority while approving interim tariff mentioned that the composite box rate is inclusive of on-board stevedoring services and advised ABGKCTL to come up with a suitable tariff arrangement for providing the stevedoring services in light of the observation made by this Authority.

The ABGKCTL has clarified that the rate for on-board stevedoring services is included in the revised proposed Scale of Rates. The revised proposed Scale of Rates, however, does not reflect this modification in the relevant conditionalities.

The relevant note no. 1 proposed in schedule 1.1.A. and schedule 1.2. are modified to state that the composite box rate is inclusive of on-board stevedoring including stowage planning, lashing / unlashng apart from other services mentioned therein.

(xxviii). The proposed note no. 1 under Section 1.1.A. and Schedule 1.2. does not explicitly state that the composite box rate is inclusive of wharfage apart from other services mentioned therein. The ABGKCTL has clarified that it does not propose to charge any separate wharfage. Based on the clarification furnished by the ABGKCTL, the proposed note no. 1 under Section 1.1.A. and 1.2. is modified to include wharfage as well in the list of services prescribed therein.

(xxix). The concessional tariff is proposed at 60% of the tariff of foreign containers on the composite box rates proposed for handling import / export containers, transshipment containers, restow container and hatch cover handling for coastal category. The proposed concessional rates for coastal containers are found to be in line with the Government policy guidelines, which is under review, and the prescription at other major ports / private terminals and hence is accepted subject to modification required to the extent of reduction suggested in the preceding analysis.

Concessional rates for transportation of container to rail flat from CY or vice versa, internal transportation, reefer related charges are proposed for coastal category. The Government policy guidelines do not require prescription of concessional tariff to coastal category for these services. The rates proposed by the ABGKCTL are, therefore, modified to that extent.

(xxx). The ABGKCTL has proposed to offer rebate in the composite rate, if the users make their own arrangement for carrying out various operations with the prior permission of ABGKCTL when the equipment of the ABGKCTL is not available for some reason. The rebates have been proposed taking into consideration the saving in variable cost and the rebates prescribed at other container terminals. The proposed rebate structure is approved subject to 11% reduction in line with the general decision for all tariff items.

(xxxi). The composite rate proposed for handling 20' transshipment container is 1.5 times the charges for handling normal import / export container. The rate proposed for handling 40' and above 40' transshipment container is less than 1.5 times the relevant tariff proposed for handling normal import / export container. The differential in the rates proposed for handling of transshipment container is in compliance with the revised tariff guidelines.

(xxxii). The proposed note no. 2 in the Schedule 1.2. states that in respect of containers from foreign port landing at Indian Port A for subsequent transshipment to Indian Port B will be levied concessional charges relevant for its coastal voyage. The proposed condition is made explicit to state that in respect of containers from foreign port landing at ABGKCTL for subsequent transshipment to Indian port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50 % of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of the transshipment charges prescribed for the coastal category in line with the policy direction of the Government and the general prescription at other private terminals / major ports.

(xxxiii). The charges proposed for pre-trip inspection and reefer run test in respect of reefer containers exclude charges for supply of power. It has clarified that the proposed rates are based on the market rate for the work involved and are optional services rendered only at specific request made by the user. The proposed rates are

comparable to the rates prescribed at other private terminals like the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL).

Charges for supply of electricity are proposed at Rs. 180/- for 4 hours for 20 feet container and Rs. 270/- for 40 feet container. It has not furnished any cost details to justify the proposed rates. The ABGKCTL has, however, submitted that the proposed rates are based on the power consumption, cost of the power and other relevant factors. The proposed rates are comparable with the rates prescribed at other private terminals like Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL), Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL), etc. The proposed rates subject to reduction effected in all tariff items based on the position reflected by the cost statement is prescribed in its Scale of Rates.

- (xxiv)(a). Free dwell time for import container is proposed for 3 days, export container for 7 days, ICD containers and shut out containers for 15 days and 30 days in respect of transshipment containers. The revised tariff guidelines gives flexibility to the port / private operator to propose free period. The free period proposed by the ABGKCTL is, therefore, accepted.

In the initial proposal, free dwell time for import container was to commence from the day after the day of landing of the container in line with the revised tariff guidelines. Subsequently, in the revised proposal for ease of computation the said condition is modified to state that free dwell time for import container will commence from the day of completion of the discharge of the vessel. The Kandla Stevedores Association Limited (KSAL) agrees to the proposed modification in the conditionality. It is relevant to mention here that clause 5.8.2. of tariff guidelines stipulates a specific provision for computation of free dwell time for import / export container which is followed without any difficulties at any other private terminals in the country. The proposed note no. 1 in the Schedule 1.10. is, therefore, suitably modified to reflect the position contained in the relevant tariff guidelines and in line with the prescription at other private terminals / major ports.

- (b). In the revised proposal, the ABGKCTL has proposed that storage period for shut out container shall be calculated from the day when the container enters the terminal till the day of shipment / delivery. It has clarified that the proposed modification is with a view that the terminal yard must be treated purely as a transit area and free storage period of 7 days are already available for export containers. Both the Kandla Port Steamship Agents Association (KPSAA) and Kandla Stevedores Association Limited (KSAL) have objected the proposed modification in the said conditionality. As rightly stated by the user associations, free period of a shut out container at other private terminals like CCTL, VCTPL, GTIPL, etc. commence only after the container is shut out. There is no extraordinary circumstance warranting a differential treatment in case of ABGKCTL. The proposed note is, therefore, modified restating the provision prescribed in its initial tariff proposal.

- (c). A premium of 50% on the applicable storage charge was proposed in respect of hazardous and reefer containers in the initial proposal. Clause 5.7.3 of the revised tariff guidelines allows levying premium to the extent of 25% on the handling and storage charge in case of hazardous container. On being pointed out, the ABGKCTL has reviewed the proposed condition and proposed to levy 25% premium on the applicable storage charge in respect of hazardous. The revised proposed condition is in line with the tariff guidelines and hence is accepted.

- (d). The ABGKCTL has proposed to levy thrice the normal applicable charges for storage in respect of Over Dimensional Containers (ODC). It has clarified that Over Dimensional Containers occupy more space horizontally and / or vertically than a 45 feet container. As per the revised tariff guidelines, storage charge for containers above 40' feet is to be prescribed at three times the tariff of 20 feet container. It has, therefore, proposed to levy three times the normal storage charge for ODC.

In this context it is relevant to mention that the Visakha Container Terminal Limited was the first private operator to have proposed storage charge on Over Dimensional Containers at 300% of the applicable storage charge on the ground that this category of container occupy more space than a normal container leading to loss of stacking slots of 2 to 14 normal containers. At that time, since no cost details was made available and VCTPL was the first terminal to have proposed such a tariff, and in the absence of any basis available, this Authority had prescribed the premium @ 25% as applicable for hazardous cargo. Notably premium @ 25% is prescribed on storage charge of Over Dimensional Container at other private terminals like the PSA SICAL, GTIPL, etc.

There, however, seems to be some force in the submissions made by the ABGKCTL. The operator needs to be compensated for the extra ground slot occupied by an Over Dimensional Container.

In case of CCTL, storage charge for Over Dimensional Container has been prescribed based on the actual number of ground slots occupied as proposed by the operator. Recognising that levy of storage charge must be based on the space occupied by the Over Dimensional Container, the proposed note no. 3. under Schedule 1.10. is modified in line with the prescription at CCTL.

- (e). A note is proposed stating that in case of auction containers, if the auction is over, the empty containers will attract storage charges as empty containers from the day following the day destuffing is completed. The proposed provision is incorporated to discourage empty containers to remain in the premises for prolonged period after the auction. Based on the clarification furnished by the ABGKCTL and recognising that there has been no pointed objection from the users with reference to the said provision prescribed in the interim tariff approved by this Authority, the proposed condition is prescribed in its revised Scale of Rates.

- (f). Flowing from the principle advocated in the revised tariff guidelines that the users must not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port / private terminal, the ABGKCTL has on our request incorporated a provision stating that storage charge shall not accrue for the period when ABGKCTL is not in a position to deliver / ship the containers when requested by the users.

- (xxv). In the revised proposed Scale of Rates, the ABGKCTL has proposed to incorporate a condition under Schedule 1.3. to levy the charges for lift on / lift off for placing, gangway by deploying the reach stacker at the request of the vessel. As rightly stated by the KPSAA separate rate for this service need to be prescribed without any linkage to lift on / lift off charges of the container. However, recognising that tariff for placing gangway using equipment of the operator is being proposed for the first time and it is an optional service offered at the request made by the user, the proposed tariff arrangement is approved. The ABGKCTL is advised to prescribe separate tariff for offering this service based on the cost of service provided in the next tariff review.

- (xxxvi). Tariff proposed for shifting of container within vessel (restow) was inadvertently interposed in the initial proposed Scale of Rates. The rates for the first operation i.e. shifting of containers by landing it on the wharf and reloading should be more than the second operation i.e. shifting of container without landing on the wharf. Necessary corrections have been incorporated by the ABGKCTL in the revised proposed Scale of Rates which is accepted.
- (xxxvii). Tariff for fixing /removal of seal, weighment of trailer are proposed 1.5 time and 2 times the 20' container in respect of 40' container and above 40' fee container. Tariff for these services will not vary with the size of the container. Hence uniform tariff at the level applicable for 20' container is prescribed in the Scale of Rates in line with the prescription at other terminals like the VCTPL.
- (xxxviii). The charges for other services like visitor's entry pass, photography and vehicle entry pass are miscellaneous services hence is approved as proposed by the ABGKCTL. As regards entry fee for vehicle, the ABGKCTL has incorporated a suitable note stating that it will not be levied on vehicles entering / leaving ABGKCTL's terminal for delivery / despatch of container / cargo. This is in line with the prescription at other terminals like the South West Port Limited (SWPL), VCTPL, Vizag Seaport Limited and hence is accepted.
- (xxxix). The revised tariff guidelines stipulated that tariff should be linked to benchmark of the level of productivity. The ABGKCTL was advised to indicate benchmark levels of productivity to be included in the Scale of Rates. The ABGKCTL has assured to prescribe benchmark levels of productivity on gaining some experience in the operations and taking into account the local and environmental condition on commissioning of full fledge project facilities. The ABGKCTL may accordingly be advised to incorporate a suitable scheme based on the experience gained in the operation while formulating its next proposal for review of tariff.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the ABGKCTL which is attached as Annex-II.

13.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the ABGKCTL will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force for three years thereafter. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The tariff of the ABGKCTL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the ABGKCTL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

In this regard, the ABGKCTL is required to furnish to this Authority through KPT its Annual Accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If ABGKCTL fails to provide such information within the stipulated time limit, the KPT may initiate appropriate action against ABGKCTL. In the event, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff. This apart, analysis of variation will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and full adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

A. L. BONGJRWAR, Chairman

[No. ADVT/III/IV/143/07/Exty.]

ANNEX -I

Consolidated Cost statement of ABG Kandla Container Terminal Limited

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by ABGKCTL					Modified Estimates			
		10.3.07 to 30.6.07	At proposed tariff				At proposed tariff			
			2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
		Actuals	(Proj.)	(Proj.)	(Proj.)	(Proj.)	(Proj.)	(Proj.)	(Proj.)	(Proj.)
	Traffic (In TEUs)	67261	147213	155099	162854	170996	172000	192640	215757	241648
	Capacity		225000	225000	450000	450000	290000	330000	390000	450000
I	Total Operating Income	1133.87	4936	5277	5541	5818	5789	6600	7392	8278
	Total Operating Income	1133.87	4936	5277	5541	5818	5789	6600	7392	8278
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Operating & Direct Labour	19.72	155	222	312	328	155	222	312	328
	(ii) Maintenance Labour	25.04	66	79	91	95	66	79	91	95
	(iii) Equipment Running Costs	125.05	433	760	1016	1143	460	605	841	913
	(iv) Royalty / revenue share	568.91	812	1051	1264	1701	0	0	0	0
	(v) Equipment Hire	44.69	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) Lease Rentals payable as per concession agreement	136.67	503	839	729	756	485	759	725	752
	(vii) Insurance	1.91	150	212	233	233	85	115	141	159
	(viii) Other expenses	0	20	20	20	20	20	20	20	20
	(ix) Technical Service Fee	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total (I to ix)	922	2142	3183	3668	4277	1273	1800	2130	2266
III	Depreciation	222.49	1168	1946	2354	2353	249	914	1339	2193
IV	Overheads									
	(i) Management & Administration - others	25.26	234	313	329	329	199	266	279	280
	(ii) Management & Administration - salary	36.54	64	73	77	81	64	73	77	81
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	27.66	74	133	198	247	60	60	67	67
	(iv) Others	45.5	1	5	6	7	1	5	6	7
	Total (I to iv)	135	373	524	607	664	314	404	430	435
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	-146	1283	-376	-1088	-1476	3953	3481	3493	3385
VI	FME Less FME	-6.79	0	0	0	0	0	0	0	0
VII	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VI)		1283	-376	-1088	-1476	3953	3481	3493	3385
VIII	Capital Employed		20115	26790	27582	25114	13519	13607	20618	18302
IX	RoCE - Maximum permissible 16%		3218	4286	4413	4018	2163	2177	3299	2928
X	Capacity Utilization		65.65%	68.93%	36.19%	38.00%	59.31%	58.38%	55.32%	53.70%
XI	RoCE adjusted for capacity utilization		3218	4286	4413	4018	2163	2177	3299	2928
XII	Net Surplus / (Deficit) (VII) - (XI)		-1966	-4663	-5498	-5494	1790	1304	194	456
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income (XII/I in %)		-39.82%	-88.75%	-99.2%	-94.42%	30.97%	19.76%	2.63%	5.51%
XIV	Average Surplus for the years 2007-08 (proportionate for 5 mths) upto 2010-11			-80.45%				11.16%		

Annex-II

ABG KANDLA CONTAINER TERMINAL LIMITED
SCALE OF RATES

DEFINITIONS AND CONDITIONS

This Scale of Rates sets out the charges payable to ABG Kandla Container Terminal Limited from time to time for the use of services and facilities provided by ABG Kandla Container Terminal Limited.

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"ABGKCTL"** means ABG Kandla Container Terminal Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (ii). **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India and / or having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (iii). **"Container"** means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (iv). **"FCL"** means containers said to contain Full Container Load.
- (v). **"Foreign-going Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (vi). **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vii). **"ICD"** means Inland Container Depot.
- (viii). **"ICD Container"** means containers discharged from a vessel and placed in the custody of the ABGKCTL for the purposes of loading on a Train, inside the Terminal. Also **"ICD Container"** means containers discharged from a Train inside the Terminal and placed in the custody of the ABGKCTL for the purposes of shipment on a vessel.
- (ix). **"LCL"** means containers said to contain Less than Full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (x). **"Over Dimensional Container"** means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Container and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over-Dimensional Container.
- (xi). **"Per Day"** means per calendar day or part thereof.
- (xii). **"Per Shift"** means per period of 8 (eight) hours.
- (xiii). **"Port"** means the Kandla Port Trust (KPT) whereas **"Terminal"** means the Container Terminal operated by ABG Kandla Container Terminal Limited.
- (xiv). **"Reefer"** means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require refrigeration.

- (xv). **"Shut Out Container"** means a container, which has entered in to the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- (xvi). **"Tonne"** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- (xvii). **"Transhipment Container"** means container discharged from a vessel and placed in the custody of the ABGKCTL for the purposes of shipment on another vessel declared on a Transhipment manifest with the ultimate port destination marked on each container lodged with prior to or at the time of such a container is placed in its custody.
- (xviii). **"VIAN"** means Vessel Identification Advise Number.

2. GENERAL

- (i). Status of a vessel as borne out by its certification issued by Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo / container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages.
- (ii). (a). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (iii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (iv). (a). Users shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the ABGKCTL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 14.75%. The penal interest will apply to both the ABGKCTL and the users equally.
- (c). The delay in refunds by the ABGKCTL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the ABGKCTL. This provision shall, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trust Act, 1963, and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (v). A premium of 25% will be levied in case of Hazardous cargo containers / Over Dimensional Containers over the applicable handling charges prescribed for respective categories of containers.

- (vi). Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- (vii). Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent to Indian rupees. For this purpose, the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessels into the Terminal (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for re-conversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees.
- (viii). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (ix). (a). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.
- (b). In case vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of ABCKCTL or any other reasons attributable to the ABGKCTL, rebate equivalent to berth hire charges payable to KPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.

3. APPLICATION

- (i). Import and Export rates shall apply when:
- (a). a loaded or empty container is discharged from a vessel, eventually delivered out of the Container Terminal; or
- (b). a loaded or empty container is received at yard, eventually is shipped.
- (ii). Transshipment container rates shall apply to a loaded or empty container when it is discharged from the first carrier onto ABGKCTL's premises and remained in the custody of ABGKCTL until it is transhipped in its original status by a nominated second carrier.

SECTION- I

1. CONTAINER OPERATIONS

1.1. A. COMPOSITE RATE FOR HANDLING IMPORT AND EXPORT CONTAINERS:

(In Rupees)							
Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded imports / exports	3115.00	1869.00	4672.50	2803.50	6230.00	3738.00
(b).	Empty imports / exports	2492.00	1495.20	3738.00	2242.80	4984.00	2990.40
(c).	Transport to Rail Flat from CY or vice versa and lift on / lift off						
	- Loaded	890.00	890.00	1335.00	1335.00	1780.00	1780.00
	- Empty	890.00	890.00	1335.00	1335.00	1780.00	1780.00

Notes:

- (1). Services in the case of item no. (a) and (b) above include handling by quay crane, transport to and from quayside, lift on at CY for storage or vice versa landing and loading the container from or to customer's vehicle, wharfage and stevedoring charges towards stowage planning, lashing / unlashng and on-board supervision.
- (2). Services in the case of item no. (c) above include transport to and from CY to rail siding and loading the container on rail flat or vice versa.
- (3). Export Containers are to be delivered to ABGKCTL for loading at least 6 hours before berthing of the vessel.

1.1.B. REBATES:

Rebates as follows shall be applicable to users for carrying out various operations with their own arrangements with the prior written permission of the ABGKCTL when the ABGKCTL equipment/s is/are not available for some reason.

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	If the ship's gears are used for loading/unloading containers from ship to shore or vice versa	534.00	320.40	801.00	480.60	1068.00	640.80
(b).	If the terminal user deploys yard to quay his own tractor trailer for transporting containers from Container Yard to Quay or Quay to Container Yard.	267.00	160.20	400.50	240.30	534.00	320.40
(c).	If the terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa	222.50	222.50	333.75	333.75	445.00	445.00

Notes:

1. No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

1.2. HANDLING OF TRANSHIPMENT CONTAINERS:

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded	4672.50	2803.50	6230.00	3738.00	8285.90	4971.55
(b).	Empty	3738.00	2242.80	4984.00	2990.40	6621.60	3972.95

Notes:

- (1). The above charges apply to the complete cycle of transshipment. Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport between CY and quayside, lift on and off at CY, wharfage and stevedoring charges.
- (2). A container from foreign port handling at ABGKCTL for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (3). Any transshipment container delivered out of ABGKCTL by road or rail shall be charged the import / export container rate.
- (4). A shut out charge as per Schedule 1.8 shall apply:
 - (i). if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
 - (ii). if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.
- (5). The vessel on which the transshipment container is to be loaded shall be declared at time of submission of the Import advance list of the vessel on which the said transshipment container is imported or else the transshipment container shall be treated as normal container for the purpose of fixing tariff.

1.3. LIFT ON OR LIFT OFF:

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded	378.25	378.25	567.40	567.40	756.50	756.50
(b).	Empty	378.25	378.25	567.40	567.40	756.50	756.50

Note: Placing of Gangway upon berthing of vessel

When at the request of the vessel, gangway is placed, by deploying the terminal's container handling equipment, charges prescribed at (a) above for 20' container shall be payable if gangway is handled using 20' spreader. In case 40' Spreader is used, the rate for containers exceeding 20 feet and upto 40 feet will be charged.

1.4. HATCH COVER HANDLING FOR ONE OPERATION (both opening and closing):

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Foreign-going vessels	Coastal vessels
(a).	Without landing Hatch Cover on the quay	1068.00	640.80
(b).	With landing Hatch Cover on the quay	2136.00	1281.60

Note: Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

1.5 SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSEL (Restows):

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded or empty shifted without landing the container on wharf and reloading	934.50	560.70	1401.75	841.05	1869.00	1121.40
(b).	Loaded or empty shifted by landing the container on wharf and reloading	3738.00	2242.80	5607.00	3364.20	7476.00	4485.60

1.6 INTERNAL TRANSPORTATION

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded or empty	1335.00	1335.00	2002.50	2002.50	2670.00	2670.00

Note: Internal Transportation Charges apply when a container is required to be moved by a trailer within ABGKCTL upon customer's request.

1.7 REEFER RELATED CHARGES

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Pre-trip inspection (excluding the electricity charges)	311.50	311.50	311.50	311.50	623.00	623.00
(b).	Reefer-run test (excluding electricity charges)	178.00	178.00	178.00	178.00	356.00	356.00
(c).	Charges for supply of electricity including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer Yard per 4 hours or part thereof.	160.20	160.20	240.30	240.30	320.40	320.40

Notes:

- (1). Services include only plugging / unplugging and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers.

- (2). PTI and Run Test of the reefer containers are optional services and shall be rendered when requested. This excludes charges for supply of power and monitoring of the reefer during the PTI/Run test. The PTI/Run test includes checking of the working condition of reefer machinery and reporting of the condition to the customer.
- (3). These charges will be applicable for restow reefer containers also.

1.8. CHARGES FOR A SHUT OUT CONTAINER

Where an Export container or a Transhipment container is shut out, the following rates shall apply:

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a).	Loaded	1602.00	2403.00	3204.00
(b).	Empty	1602.00	2403.00	3204.00

Notes:

- (i). Shut out charges apply when a container is shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel.
- (ii). The storage charges shall be levied in terms of Schedule 1.10.

1.9. Additional Charges

(In Rupees)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
1.	Direct Loading — Loaded / Empty	534.00	801.00	1068.00
2.	Shifting of containers within the terminal including Lift on, transportation, Lift off	2225.00	3337.50	4450.00
3.	Container Cleaning Charges (High pressure water wash)	445.00	667.50	890.00
4.	Cancellation of Document (per EIR)	89.00		
5.	One door open charge (per container)	534.00		
6.	Fixing / removal of seal (per seal)	160.20		
7.	Fixing / removal of 'Hazardous' sticker (per container)	89.00		
8.	Customs inspection within the terminal (per container)	356.00		
9.	Plugging / Unplugging of Reefer Container (per container)	71.20		
10.	Non-Declaration / Mis-declaration of Hazardous Container (per container)	2670.00		

11.	Issuance of documents per document or part thereof (maximum of 5 pages)	445.00
12.	VIA Cancellation	71.20
13.	Weighment of Trailer with or without Containers /Cargo (per weighment)	71.20
14.	POD, Size, Status or Weight Change	712.00
15.	Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (charges are per 'document')	44.50

Notes:

- (1). **Direct loading charge** applies when, at the request of customers, ABGCTL accepts an export container delivered to the terminal after the prescribed closing time or accepts the list of export containers that are already in CY before the cut off time but not included in the export advance list submitted before the cut off. This charge is in addition to all applicable charges in a normal export cycle.
- (2). **'Shifting of container'** charges shall be applicable whenever there is a change in shipment status or container status involving actual shifting of the container or any shifting done at customer's request for any purpose including shifting for availing any other service provided by the terminal. Shifting is a consolidated charge levied for lift on, transportation and lift off.
- (3). **Container Cleaning Charges:** These services are optional and the relevant charge is applicable when the containers are cleaned with water.
- (4). **Cancellation charge for EIR** applies when EIR is cancelled at the request of customer.
- (5). **"One Door Open" Charge** is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.
- (6). **Fixing / Removal of Seal**
Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail / road / sea - without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. The terminal staff shall be at liberty to do this without having to obtain prior consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines. Seals shall be removed at the request of the customer.
- (7). **Fixing / Removal of 'Hazardous Sticker'**
Hazardous stickers indicating the IMCO class only shall be affixed on a container (Four Stickers) carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to ABGCTL to undertake the said activity, within the terminal.
- (8). **Customs Inspection**
The inspection of a container shall be allowed at a nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision.
- (9). **Plugging / Unplugging of Containers**
The Plugging / unplugging of reefer containers on board the vessel / train / truck shall be done at the request of the customer.

- (10). **Non-Declaration / Mis-declaration of Hazardous Container**
The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to ABGKCTL. The charges are for non declaration / mis-declaration of the hazardous nature and also for not furnishing the full particulars of the hazardous nature including the IMCO class, UN NO, EPS, MFAG, correct technical name, contact details of the person in case of emergency.
- However, the liabilities and costs towards the consequences arising due to non-declaration or misdeclaration shall be on the customer's account.
- (11). **Issuance of documents**
The charge is towards Additional documents issued by the Terminal apart from the normal routine Terminal Reports (Vessel reports / yard report / reefer report etc) forwarded to the line.
- (12). **Cancellation of VIA**
Cancellation of VIA applies when the VIAN allocated by ABGKCTL is subsequently cancelled on request by Vessel Operator for reasons whatsoever.
- (13). **Weightment of Trailer with or without Containers / Cargo**
The service of weightment of trailers / trucks is an optional service and shall be offered at the request of the users. The charge includes issuing of the requisite certificate with the weight indicated on it.
- (14). **Change of Container Status** applies each time the detail of an import or export container whose POD, Size, Status or weight (varying by +/- 2 ton) is changed after processing by ABGKCTL.

Change of shipment status applies when:

- (i). A transshipment container in ABGKCTL premises is changed to an import container;
 - (ii). An import container in ABGKCTL premise is re-exported;
 - (iii). An export container is delivered out of ABGKCTL premise;
 - (iv). A local delivery container is changed to an ICD Container after landing or vice versa;
 - (v). A transshipment container whose outbound VIAN is not declared prior to the berthing of the inbound carrier;
 - (vi). An Export container arriving by Rail whose outbound VIAN is not declared at least 6 hours prior to the arrival of the Train at Rail Siding in the terminal.
- (15). **Delay in submission of the relevant documents**
The relevant documents include Import and Export Advance Lists, Hazardous Manifests, Restows, Import Bay plans and any other document that may be required and declared in due course for smooth operations. The time limit for submission of documents will be notified in advance by ABGKCTL and any notification thereto will be carried out in consultation with users.

1.10 CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS**(a). Import - Loaded and Empty Containers**

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
		US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a).	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(b).	From 4 to 15 days	2.67	109.40	4.45	182.40	5.56	227.85
(c).	From 16 to 30 days	5.34	218.85	8.90	364.75	11.12	455.70
(d).	Beyond 30 days	10.68	437.70	17.80	729.45	22.25	911.80

(b). Export - Loaded and Empty Containers

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
		US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a).	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(b).	From 8 to 15 days	2.67	109.40	4.45	182.40	5.56	227.85
(c).	From 16 to 30 days	5.34	218.85	8.90	364.75	11.12	455.70
(d).	Beyond 30 days	10.68	437.70	17.80	729.45	22.25	911.80

(c). ICD Containers - Loaded and Empty

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
		US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a).	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(b).	From 16 to 30 days	2.67	109.40	4.45	182.40	5.56	227.85
(c).	From 31 to 45 days	5.34	218.85	8.90	364.75	11.12	455.70
(d).	Beyond 45 days	10.68	437.70	17.80	729.45	22.25	911.80

(d). Transshipment Containers - Loaded and Empty

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
		US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a).	First 30 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(b).	From 31 to 45 days	2.67	109.40	4.45	182.40	5.56	227.85
(c).	From 46 to 60 days	5.34	218.85	8.90	364.75	11.12	455.70
(d).	Beyond 60 days	10.68	437.70	17.80	729.45	22.25	911.80

(a). Shut Out Containers – Loaded and Empty

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
		US \$	Rs.	US \$	Rs.	US \$	Rs.
(a).	From 1 to 15 days	2.67	109.40	4.45	182.40	5.56	227.85
(b).	From 16 to 30 days	5.34	218.85	8.90	364.75	11.12	455.70
(c).	Beyond 30 days	10.68	437.70	17.80	729.45	22.25	911.80

Notes:

- (1). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded.
- (3). Storage charge shall not accrue for the period during which ABGKCTL is not in a position to deliver / ship the containers when requested by the users.
- (4). Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL / LCL or ICD container shall be levied storage charges at par with the relevant import containers.
- (5). Total storage period for shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (6). For Over Dimensional Containers, storage charge shall be based on actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.
- (7). Hazardous containers shall attract storage charge at 1.25 times the normal applicable charges.
- (8). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the storage charges as empty containers from the day following the day de-stuffing is completed.
- (9). The storage charges on abandoned containers / shipper owned containers shall be levied up to the date of receipt of Intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent / MLO can also issue abandonment letter subject to following:
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
 - (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on the container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

- (iv). Where the container is seized / confiscated by the Customs Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo subject to Lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Line / consignee from the terminal premises to the Customs bonded area and in that case, the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

1.11. CHARGES FOR REMOVAL OF GARBAGE

A consolidated charge of Rs. 1780/- per truck trip shall be payable for removal of garbage collected on board of ship and delivered at the quayside by the vessel.

1.12. CHARGES FOR SUPPLY OF FRESH WATER

For Foreign going vessel, Rs.89/- per 1000 Litres or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of Rs.890/-.

For Coastal vessel, Rs.53.40 per 1000 Litres or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of Rs.534/-.

SECTION - II

2. OTHER SERVICES

2.1. VISITOR ENTRY PASS

		Yearly	Monthly	Daily
		Rs.	Rs.	Rs.
(a).	Per Application	250.00	100.00	20.00

2.2. VEHICLE ENTRY PASS

(a).	Per Entry	Rs. 100.00
------	-----------	------------

Note:

- (1). The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering/leaving ABGKCTL's terminal for delivery/dispatch of containers/cargo.

2.3. PHOTOGRAPHY

(a).	Film Shooting and Photography	Rs. 10,000 per day
(b).	Taking Photographs of Goods Imported / Exported	Rs. 500 per day
(c).	Taking Photographs of Crews and Others	Rs. 250 per day
(d).	Videography (related to operational activities)	Rs. 3,000 per day